Skrzydlata POLSKA



NR 8 (190) • 20 LUTEGO 1955 • ROK WYDANIA XI • CENA 70 GR

CHWAŁA ARMII RADZIECKIEJ

37 lat temu, 23 lutego 1918 r., nowoutworzona Armia Czerwona odniosła świetne zwycięstwo pod Narwą i Pskowem nad imperialistycznymi wojskami Hindenburga i Ludendorffa. Od tego historycznego momentu dzień 23 lutego stał się świętem niezwyciężonej Armii Radzieckiej, która już w zaraniu swego istnienia obroniła Rewolucję Październikową przed obcymi interwentami i rodzimą kontrrewolucją.

W dniu tradycyjnego święta okrytej chwałą Armii Radzieckiej prości ludzie całego świata, pragnący pokoju i ludzkiego współżycia między wszystkimi narodami, z wdzięcznością zwracają ku Niej swój wzrok. Widzą oni w Armii Radzieckiej swego największego przyjaciela — zaporę przeciwko planom nowej wojny.

Szczególną miłością darzą Armię Radziecką narody europejskie, które na zawsze zapamiętają, że to Ona wyzwoliła je z faszystowskiego jarzma. I nasz naród zawdzięcza historycznym zwycięstwom Armii Radzieckiej wszystko najcenniejsze, co posiada — wolność i niepodległość, bezpieczeństwo swych granic, możliwość wspaniałego budownictwa socjalistycznego i walki o szybsze podniesienie dobrobytu ludzi pracy. Nasze Wojsko Polskie wyrosło u boku Armii Radzieckiej i od niej uczyło się bić wroga.

Potęga Armii Radzieckiej jest niezwyciężona. „Mamy pierwszorzędne, uzbrojone w najnowocześniejszy sprzęt siły zbrojne, które potrafią zapewnić bezpieczeństwo naszego kraju" — powiedział m. in. przewodniczący Rady Ministrów ZSRR N. A. Bułganin na sesji Rady Najwyższej ZSRR. I dalej — charakteryzując potęgę Armii Radzieckiej — N. A. Bułganin mówił:

„W Wielkiej Wojnie Narodowej Armia Radziecka wykazała swą przewagę nad armią wroga, a nasze uzbrojenie górowało nad uzbrojeniem armii niemieckiej, która wówczas uchodziła za najlepiej uzbrojoną wśród armii krajów kapitalistycznych.

Aby również w przyszłości utrzymać zdobytą przez oręż radziecki przewagę nad orężem armii kapitalistycznych, Komitet Centralny partii i rząd dokonały w okresie powojennym wielkiego wysiłku i osiągnęły wielkie sukcesy w dziedzinie wyposażenia naszych sił zbrojnych w nową, najbardziej nowoczesną broń i techniczny sprzęt bojowy.

Obecnie mamy pierwszorzędne, dobrze uzbrojone i zdolne do boju — armię, siły lotnicze i marynarkę wojenną, gotowe do wykonania wszelkich poleceń partii komunistycznej i rządu radzieckiego w celu zapewnienia naszej ojczyźnie niezawodnego bezpieczeństwa.

Wzmocnienie potęgi obronnej państwa, utrzymanie zdolności bojowej walecznych sił zbrojnych na takim poziomie, jakiego wymagają interesy naszej ojczyzny, sytuacja międzynarodowa i nowoczesny rozwój sztuki wojennej — będą również w przyszłości jednym z głównych przedmiotów troski naszej partii i rządu".

Stanisław Skrzydlewski *Jerzy Kubaczewski*

Zarządzeniem Przewodniczącego GKKF nadane zostały dwa nowe tytuły mistrzowskie w sporcie lotniczym. Mistrzami Sportu zostali:

Stanisław Skrzydlewski z Aeroklubu Śląskiego — posiadacz Diamentowej Odznaki Szybowcowej.

Jerzy Kubaczewski z Aeroklubu Ostrowskiego — rekordzista świata w celności skoku z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu.

NAJBARDZIEJ gorącym okresem dla Głównego Ośrodka Badań Lotniczo-Lekarskich są miesiące zimowe, zbiegające się z akcją przyjęć na szkolenie lotnicze w LPŻ. W miesiącach tych bowiem, oprócz normalnych badań okresowych pilotów, przechodzą badania setki młodych kandydatów na szkolenie lotnicze. Na zdjęciu wyżej — laborantka Zofia Socha pobiera krew do analizy.

JEDNYM z najlepiej wyposażonych Techników Budowy Silników jest technikum wrocławskie, w którym młodzi chłopcy i dziewczęta ze wszystkich stron Polski zdobywają kwalifikacje techników lotniczych. Na zdjęciu z lewej — uczniowie i instruktorzy na ćwiczeniach w pracowni silników lotniczych.

ZARZĄDY Wojewódzkie ZMP i LPŻ we Wrocławiu, dla uczczenia II Zjazdu ZMP, zorganizowały wystawę lotniczą. Wystawę, otwartą w dniach od 25 stycznia do 6 lutego br, zwiedzało codziennie tysiące mieszkańców Wrocławia i okolic. Na zdjęciu — jedna z wycieczek szkolnych przy stoisku spadochronowym.

● AKTUALNOŚCI ● AKTUALNOŚCI ● AKTUALNOŚCI ● AKTUALNOŚCI

Zakręty i skręty

NOWY duch idzie przez Polskę — słowa te wypowiedziane niedawno w Stalinogrodzie przez przewodniczącego Rady Państwa Aleksandra Zawadzkiego, w niezwykle trafny sposób charakteryzują istotę bardzo poważnych zmian, jakie zachodzą w życiu milionów obywateli naszego państwa. Zmiany te, które wyraźnie już zaakcentowały się w okresie kampanii wyborczej do Rad Narodowych, uwidaczniały się z biegiem czasu coraz bardziej, obejmując swym zasięgiem wciąż nowe i nowe dziedziny, trafiając do świadomości coraz większych mas ludzi.

Momentem, który dał pełny wyraz narastającemu procesowi przemian, stało się III Plenum Komitetu Centralnego PZPR. Nie sposób w kilku wierszach powiedzieć wszystkiego o Plenum, można jednak stwierdzić śmiało, że dało ono wspaniały przykład każdemu z nas — jak bez żadnych niedomówień, szczerze i rzeczowo prowadzać samokrytyczną ocenę swojej działalności, jak ujawniać błędy i niedociągnięcia i jak wreszcie znajdować konkretne sposoby naprawy zła. III Plenum pokazało jak niezbędnymi wartościami w codziennym życiu obywatela są — polityczna aktywność, inicjatywa, samodzielność w myśleniu i działaniu, wreszcie — zdolność oddolnej szczerej krytyki i samokrytyki.

Nauki, płynące z obrad Plenum, mówią wyraźnie: Ojczyzna bardzo potrzebuje ludzi odważnie występujących przeciwko każdemu złu, ludzi energicznych, nie godzących się z istnieniem atmosfery topienia skutków złej, fałszywej roboty „we własnym kółku, na własnym podwórku". Zło trzeba tępić bezkompromisowo, jawnie, odważnie, gdziekolwiek by ono miało miejsce. Do tego, oczywiście, trzeba tej inicjatywy, trzeba dużej dozy zaufania do ludowego państwa, które wyraźnie pokazało, że potrafi dbać o zachowanie praworządności, swobody krytyki.

Na terenie lotnictwa sportowego problemy, poruszane na III Plenum, są wciąż żywe. Niemało jest jeszcze przykładów komenderowania, chęci tłumienia krytyki płynącej coraz żywszym nurtem od dołu, traktowania „pobłażliwie" z góry i nieliczenia się ze słusznymi postulatami zwykłych członków aeroklubów, pragnących swą radą czy nowym projektem pomóc w pracy nad usprawnieniem np. przebiegu szkolenia, wziąć rzeczywisty udział w życiu lotniczym. Coraz mniej ludzi lotnictwa chce tolerować stan pozostawania obok tego lotnictwa. Ludzie ci chcą zdecydowanie być faktycznymi gospodarzami na lotniskach klubowych, w ośrodkach szkoleniowych, na kursach, obozach. Trzeba, aby wszyscy dobrze zrozumieli, że demokratyzacja form życia w lotnictwie sportowym — nie może pozostać pustym frazesem.

Partia, władza ludowa — przykłada wielką wagę do coraz większego wzrostu zaufania i szczerej współpracy między państwem i obywatelem, gdyż wówczas dopiero najlepsze są wyniki naszych starań i pracy dla wzmocnienia siły naszej ukochanej Ojczyzny Ludowej. Wcielajmy w czyn w lotniczym życiu wytyczne ostatniego Plenum przewodniczki narodu, Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Umiejmy do końca wykorzystać klimat tego nowego, które jak świeży, mocny oddech olbrzyma powiał po naszym kraju.

WIKTOR ŻARSKI

ŻYCZYMY OWOCNYCH OBRAD

W chwili, kiedy ten numer naszego pisma dotrze do rąk Czytelników, w Bielsku odbywać się będą: Ogólnopolska Narada Lotnictwa Sportowego LPŻ oraz posiedzenia Szybowcowej i Spadochronowej Rady Aeroklubu PRL. Są to ważne wydarzenia w życiu naszego sportu lotniczego — wydarzenia, których sensem jest dalszy i coraz piękniejszy rozwój polskiego lotnictwa sportowego w każdej dziedzinie jego pracy. Ogólnopolska Narada Lotnictwa Sportowego, w której obok kadry wyszkoleniowej, obok przodujących pilotów wezmą też udział przedstawiciele władz i instytucji współpracujących z Ligą Przyjaciół Żołnierza, dokona podsumowania dorobku naszej lotniczej pracy w roku minionym. Wyłoniony zostanie najlepszy pod każdym względem Aeroklub LPŻ — zdobywca Sztandaru Przechodniego ZG ZMP w dorocznym, międzyklubowym współzawodnictwie. Uczestnicy Narady przedyskutują zeszłoroczny dorobek, osiągnięcia i braki w pracy lotniczej i z dyskusji tej wynikną główne zadania i cele pracy aeroklubów w roku bieżącym.

A pracy jest sporo. Oprócz zadań wyszkoleniowych, określonych całorocznym planem, stoją przed nami bardzo poważne próby sprawności wyczynowej naszych szybowników, spadochroniarzy i modelarzy. Będziemy w tym roku uczestniczyć w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych na Węgrzech, w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych w Bułgarii i Międzynarodowych Zawodach Modelarskich w Czechosłowacji. Tymi właśnie tematami, sprawami przygotowania naszych reprezentantów do zagranicznych imprez zajmą się w Bielsku Rada Szybowcowa i Rada Spadochronowa Aeroklubu PRL. Lecz nie tylko tymi. Mamy przecież w tym roku również Szybowcowe i Spadochronowe Mistrzostwa Polski, mamy — jak co roku — ambicje zaatakowania kilku rekordów krajowych i światowych, trzeba omówić, uzgodnić wytyczne tych przedsięwzięć, ustalić założenia regulaminów Mistrzostw. I te sprawy także będą stanowiły przedmiot obrad członków obu Rad Aeroklubu PRL.

Zagadnień jest sporo, a od ich słusznego rozwiązania, od obrania właściwego kierunku ich realizacji zależy w dużej mierze cała dalsza praca naszych aeroklubów i naszych pilotów w bieżącym sezonie. Toteż będziemy chyba wyrazicielami uczuć i myśli wszystkich naszych Czytelników, wszystkich entuzjastów i sympatyków pięknego sportu lotniczego, jeżeli pod adresem uczestników Ogólnopolskiej Narady Lotnictwa Sportowego w Bielsku i pod adresem uczestników posiedzeń Rady Szybowcowej i Spadochronowej Aeroklubu PRL, wypowiemy z tego miejsca szczere życzenie: **owocnych obrad, Towarzysze!**



W INTERESIE SPORTU SZYBOWCOWEGO

POWSTANIE Rady Szybowcowej jest niewątpliwie jednym z ważniejszych wydarzeń w naszym lotnictwie sportowym. Wszyscy, którym leży na sercu dobro sportu szybowcowego, przyjęli z zadowoleniem fakt powołania do życia organu, który ma kształtować rozwój szybownictwa polskiego.

Na marginesie tego zagadnienia nasunęła mi się pewna uwaga, którą chciałbym pokrótce przedstawić. Otóż wydaje mi się, że przy ustalaniu składu osobowego Rady Szybowcowej nie uniknięto — moim zdaniem — dość istotnego błędu. Po przeczytaniu opublikowanej w „Skrzydlatej" listy wybranych członków trudno oprzeć się wrażeniu, że niedoceniony został udział w Radzie przedstawicieli kadry pracowniczej aeroklubów terenowych. Rzuca się bowiem w oczy fakt znamienny tym, że wszystkie aerokluby reprezentowane są w Radzie przez zaledwie trzech swoich przedstawicieli, na ogólną liczbę 34 wybranych do Rady. To wprost znikome bezpośrednie uczestnictwo pracowników klubowych w działalności Rady Szybowcowej stanowi, według mnie, ujemną stronę tej cennej, z uznaniem witanej inicjatywy. Okoliczność ta nie może się przyczynić do ścisłego powiązania Rady z terenem.

Wiemy, że od organizacji, metod i stylu pracy aeroklubów uzależniony jest rozwój i postęp sportu szybowcowego w skali ogólnokrajowej. Związana roboczo z problemami szybowcowymi kadra aeroklubów może i powinna wnieść do działalności Rady cenny pierwiastek doświadczenia praktycznego, wartościowy materiał spostrzeżeń i uwag, zdobytych w procesie codziennej pracy wyszkoleniowej. Życzylibyśmy sobie, aby Rada Szybowcowa systematycznie i skutecznie oddziaływała na kształtowanie się w aeroklubach sportu szybowcowego. Szerszy udział aeroklubów w pracy Rady Szybowcowej, mocniejsze z nimi powiązanie — ułatwiłoby realizację tych zadań. Należy więc żałować, że tak mało ludzi zrośniętych z terenem, posiadających gruntowną znajomość zagadnień szybownictwa od strony wykonawczej, weszło w skład Rady.

Zamieszczone na łamach „Skrzydlatej" sprawozdanie z przebiegu obrad Aeroklubu PRL nasuwa jeszcze jedną, pokrewnej natury, uwagę. Mianowicie w dyskusji na wspomnianym zebraniu APRL niektórzy piloci wyczynowi zajęli wobec aeroklubów jednostronne i niezupełnie słuszne stanowisko. Przedstawili oni w ujemnym świetle styl pracy aeroklubów, podkreślając, że polega on na pogoni za uprawnieniami i odznaczeniami dla pilotów o mniejszych kwalifikacjach, że istnieje wyścig w realizacji planów wyszkoleniowych. Sytuacja taka odbija się niekorzystnie na treningu pilotów wyczynowych, kosztem którego kładzie się główny nacisk na latanie „ślizgowe".

Jest rzeczą niewątpliwą, że liczniejszy udział pracowników aeroklubów w tej dyskusji spowodowałby szersze naświetlenie zagadnienia i znacznie szersze wyciągnięcie wniosków.

Zjawisko, o jakim mówili piloci wyczynowi, rzeczywiście istnieje, aczkolwiek przejawia się ono w skutkach nie tak karykaturalnie, jak to usiłowali zasugerować dyskutanci. Jednakże jego źródło tkwi nie tylko w źle pojętej realizacji planów szkoleniowych, nie tylko w administracyjnych formach pracy aeroklubów. Przyczyny tego stanu należy szukać również w postawie pewnej części naszych „wyczynowców" szybowcowych, w ich stosunku do aeroklubów. A stosunek ten — niestety — nie zawsze jest właściwy. Charakteryzuje się on w licznych przypadkach wybujałym ambicjonalizmem, wygodnictwem, a nierzadko ignorowaniem przepisów i uwag instruktora. Nic też dziwnego, że o takiego pilota, który usiłuje być „niebieskim ptakiem", który łamie zasady życia kolektywnego i rości pretensje do przywilejów godzących w interesy aeroklubu — pilota „w białych rękawiczkach", kierownictwo nie przejawia większej troski. Piloci w białych rękawiczkach szkodzą nie tylko sobie, lecz również swoim kolegom. Często aeroklub, zniechęcony postawą takiego pilota, zaczyna wszystkich pilotów traktować jak zło konieczne i w ten sposób krzywdzeni są ci, którzy mogliby być przykładem dla każdego.

Aerokluby legitymują się nie tylko wynikami masowego szkolenia szybowcowego, lecz również — i to w nie mniejszej mierze — wyczynami wyższej kategorii, faktem posiadania pilotów o wysokich umiejętnościach pilotażowo-wyczynowych. Stanowią oni niejako świadectwo szybowcowej pracy aeroklubów. I dlatego zarzut postawiony na zebraniu APRL — to zarzut mocno bijący w autorytet każdego aeroklubu.

Wszystkim nam zależy bardzo na tym, aby polski sport szybowcowy był bogaty w liczną czołówkę wyczynową, rekrutującą się z naszych aeroklubów. Najprostszą drogą, która wiedzie do tego celu, jest umożliwienie pilotom latania w najszerszym tego słowa znaczeniu. Toteż dla dobra wspólnej sprawy należy walczyć ze zjawiskiem ograniczania treningu wyczynowego. Nie wystarczy tu jednak zrewidować stanowisko aeroklubów, naprawić błędny kierunek ich pracy. Piloci wyczynowi, którzy nie są przecież bez winy, powinni postawą swoją zdobyć utracone zaufanie — a wówczas sprawa ich treningu stanie się najżywotniejszą sprawą każdego bez wyjątku aeroklubu.

JAN WINCZO

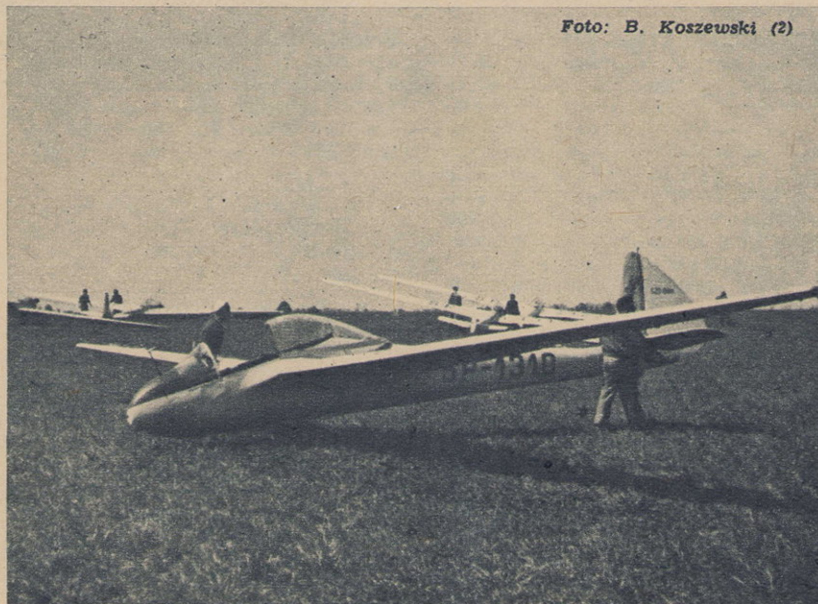


Foto: B. Koszewski (2)

Zamieszczając powyżej ciekawą i — jak się wydaje — wnikliwą wypowiedź Jana Winczo, pragnęlibyśmy dać od razu ze swej strony pewne wyjaśnienie co do pierwszego z zagadnień poruszonych przez autora. Regulamin działalności Rady Szybowcowej APRL mówi mianowicie w jednym ze swych punktów, że zadaniem Rady jest wysuwanie i rozpatrywanie problemów rozwojowych szybownictwa ze **szczególnym uwzględnieniem szybownictwa wyczynowego**". To założenie organizacyjne Rady jest właśnie przyczyną, dla której skład jej oparty został w głównej mierze na wybitnych pilotach wyczynowych, konstruktorach i działaczach sportu szybowcowego, a kadra wyszkoleniowa znalazła w Radzie tylko trzech przedstawicieli i to również spośród zasłużonych instruktorów wyczynu szybowcowego. Naszym wyjaśnieniem nie zamierzamy oczywiście gasić dyskusji na ten temat, jeśli się wywiąże, a podajemy je jedynie jako uzupełniające dopowiedzenie.

Nie zabieramy natomiast głosu w sprawie drugiego problemu poruszonego w artykule, stawiającego poważny zarzut pod adresem pilotów wyczynowych. Od nich oczekujemy wyjaśnień i wypowiedzi na ten temat.

Redakcja

LOTNISKA zamknięte

Napisał: FLORIAN KORTUS
Ilustr.: J. M. WOJCIECHOWSKI

Jak okiem sięgnąć — nieskończenie biała równina, nie naruszona najmniejszą wypukłością. Na niej, po wykonaniu zakrętu, biegnie równolegle do nas z prawej strony cień samolotu. Jest to zjawisko „halo" *), które towarzyszyło nam w czasie lotu, do chwili, gdy biel równiny zastąpiły ciemno-zielone płaty lasów i szara ziemia.

— Hallo, Warszawa kontrola, tu SP — LCD, jak mnie słyszycie, odbiór! — wołam do mikrofonu, przekazując uprzednio stery Romanowi.

Słyszę w słuchawkach najpierw chrobotanie, a następnie wyraźne i głośne słowa:

— SP — LCD, tu Warszawa kontrola, słyszę was bardzo dobrze — odbiór!

— Hallo, kontrola, wystartowaliśmy 10.57 — wysokość 300 metrów, wchodzę na kurs 274, mamy słońce, grubość mgły 250 metrów — odbiór!

— SP — LCD, zrozumiałem, przejdźcie na goniometr, szczęśliwej drogi — koniec!

— Hallo, kontrola, przechodzę na goniometr, dowidzenia — koniec!

Odkładam mikrofon i zdejmuję słuchawki. Od tej chwili jedyny kontakt ze światem utrzymywany jest przez Władzia, który raz po raz wystukuje Morsem, korespondując z goniometrem [1] w Warszawie i biorąc namiary radiowe. O łączność radiową mogę być spokojny, mając tak dobrego fachowca na pokładzie. Jest on jednym z tej nielicznej grupy fachowców, którzy błyskawicznie wykonują życzenia kapitana statku powietrznego. Przeprowadzają szybko namiary radiowe i uzyskują najświeższe warunki meteo. Nastrój wśród załogi wyśmienity. Częstujemy się wspólnie papierosami i wspominamy z ulgą tarapaty, jakie musieliśmy przebrnąć, aby wreszcie lecieć na wysokości 600 metrów do celu.

— Gdybym teraz zamknął oczy, to miałbym wrażenie, że znajduję się na Kasprowym Wierchu — mówię do kolegów, wygodnie usadawiając się w fotelu.

— Tobie tam dobrze w słońcu, a mnie tu cholernie zimno — narzeka Roman, patrząc z zazdrością na moją część kabiny zalaną promieniami.

— Czego zrzędzisz, za kilka godzin, kiedy zmienimy kurs, słońce będzie po tamtej stronie — pocieszam go.

Antoś wygodnie siadł na szerokim pasie rozwieszonym między naszymi fotelami i obserwuje wskaźniki pracy silników.

Tymczasem korzystam z życiodajnego ciepła, które w połączeniu z miarowym i monotonnym warkotem silników nastraja mnie do rozmyślań. Podobnie może wyglądać tajga lub bezkresne pola lodowe na biegunie. Otaczająca nas biała równina, skąpana w słońcu, ciągnie się daleko, aż po wyraźnie zaznaczoną linię horyzontu. Dochodzę do wniosku, że jednak tego rodzaju widok jest bardzo smutny. Ani śladu jakiegoś wzniesienia, wgłębienia, załamania. Monotonna, biała równina. Oko po pewnym czasie, nie mogąc na czymś ciekawym spocząć, siłą woli zmuszane jest do kontrolowania wskazań busoli.

— Powiększyć kurs o 2°. Nie śpij! — krzyknął mi do ucha Grzegorz.

— Mamy dobrą prędkość. Około 240 kilometrów na godzinę — oświadczam skończywszy pobieżne przeliczenia. Jeśli w dalszym ciągu utrzymamy ją, to lądowanie nastąpi o 14.30.

— Zdążymy jeszcze na obiad — wtrąca Roman.

— Głodomór, już myśli o jedzeniu — śmieje się Antoś.

— Nie przekąsisz czegoś? — mówi Roman.

Jest to hasło do drugiego śniadania. Nie zapominamy oczywiście o jedynym pasażerze, koledze mechaniku warsztatowym. Zapraszamy go do naszej kabiny i częstujemy tym, co nasze żony przygotowały na drogę.



— Ziemia! — nagle zabrzmiał gromki głos Grzegorza.

Taki okrzyk mógł wydać Krzysztof Kolumb kilkaset lat temu, kiedy po długim żeglowaniu ujrzał wreszcie ląd. Rzeczywiście. Pod nami pękła biała zasłona, tworząc małe okienko, przez które wyraźnie dostrzegamy jezioro z małym miasteczkiem usadowionym na samym brzegu. Inaczej mówiąc — przypominało to zamarzniętą białą szybę w pędzącym pociągu, a w niej wychuchany ciemny, okrągły otworek, przez który widać mijane domy i drzewa w odległości mniej więcej pół kilometra. Patrzymy przez otworek. Chwila ciszy i prawie jednocześnie Grzegorz, Roman i ja zgodnie stwierdzamy — Ślesin. Do Poznania już niedaleko. „Okna" pojawiają się coraz częściej. Mamy wrażenie, że lecimy nad ogromnym plastrem sera szwajcarskiego, z tym jednak, że dziurek jest coraz więcej. W końcu pod nami płyną już pojedyncze, różnokształtne chmurki podobne do postrzępionej waty na tle ciemnych plam lasów.

Władzio żegna goniometr w Warszawie i przechodzi na łączność z Poznaniem. Dolatując do Warty, podobnej z tej wysokości do dziewczęcego warkocza i mijając Poznań z prawej strony burty, widzimy przed nami w górze ciemny błękit nieba ze złotą tarczą słońca. Mgły i chmury zniknęły niepostrzeżenie, ustępując miejsca pięknej pogodzie. Spoglądam w kierunku Poznania, widocznego jak na dłoni. Przesyłam w myślach pozdrowienia rodzicom. To samo zapewne czyni Antoś, mając zwróconą głowę w tym samym kierunku.

Nawigowanie nie przedstawia obecnie najmniejszej trudności. Trasę znamy jak swoje dziesięć palców, latając tylokrotnie do Berlina i Paryża. Dla rozprostowania mięśni idę z Grzegorzem na spacer po kabinie pasażerskiej. Nie trwa to długo. Roman, zdenerwowany stałym zadzieraniem lub opuszczeniem nosa maszyny w zależności od miejsca naszego znajdowania się w czasie spaceru, kilkakrotnie poruszał sterem od i do siebie. Odczuwamy to raz jak gdyby nałożono nam na plecy stukilogramowe worki, innym razem traciliśmy grunt pod nogami. Z uśmiechem wracamy do kabiny załogi.

— Nudzisz się biedaku, albo dla rozgrzewki chcesz nas unieszkodliwić — mówię do Romana siadając na fotelu.

— Na pewno nie. Chcę tylko utrzymać stałą wysokość, a jak wy łazicie po kabinie, to muszę siłą przytrzymywać sterownicę.

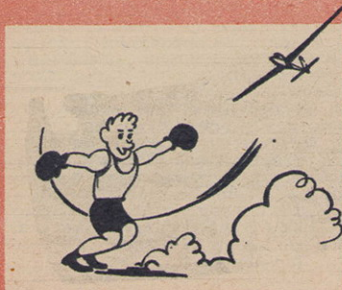
— Daj, poprowadzę, odpocznij trochę — powiedziałem przejmując stery.

Przelatujemy nad schludnymi miasteczkami z domami krytymi czerwoną dachówką, z prostokątnymi rynkami i kościołami o strzelistych, gotyckich wieżach. Mijamy osiedla, jak mija się w czasie jazdy samochodem przydrożne drzewa. Na horyzoncie przed nami wije się Odra, widziana z tej odległości i wysokości w postaci srebrnej nitki. Jeszcze kilkanaście minut i już wyraźnie rozróżniamy miasto

---

SZYBOWNICTWO CONTRA BOKS 1:0

TADEUSZ REJNIAK



JECHAŁEM onegdaj nocnym pociągiem ze Słupska do Warszawy. Przedział wypełniały kłęby dymu tytoniowego, który nieznośnie szczypał w oczy. Wagon trząsł na spojeniach szyn, rozmazując litery już i tak ledwie widoczne w mdłym świetle lampy. Czytanie zaczynało męczyć, a rozmawiać nie było z kim, bo czterej współpasażerowie z przejęciem młócili w licytowanego tysiąca. Wtuliłem więc głowę w wiszący za mną płaszcz i pozwoliłem opaść zmęczonym powiekom.

Zdrzemnąłem się nieco i dlatego nie wiem jak doszło do tej dyskusji — moja świadomość zaczęła pracować dopiero w momencie, gdy na pół jeszcze we śnie usłyszałem słowa:

— W lotnictwie nasi też są dobrzy.

— Tak, ale to nie to co w boksie. W boksie, panie, nie mamy przeciwnika w Europie.

Przez chwilę panowała cisza, w czasie której uprzytomniłem sobie już jasno, że moje karciane towarzystwo zabrało się do pogawędki na tematy sportowe. Zaraz też nastąpiło potwierdzenie moich domysłów:

— No właśnie, w Europie, a nasi piloci mają pierwszeństwo na całym świecie — dowodził pierwszy głos.

— Gdzie tam znów na świecie — upierał się drugi.

— A jakże, to pan nie wiesz? Przecież w tych mistrzostwach świata, co były w tym roku w Lesznie, nasi zajęli pierwsze miejsce!

Temat był tak elektryzujący, że wbrew zasadom taktyki otworzyłem oczy. Zwolennik boksu — blady, szczupły mężczyzna milczał zdetonowany, że nie słyszał o „mistrzostwach świata w Lesznie", zaś jego partner — właściciel czarnego wąsika i tegoż koloru zadzierzystej czupryny a la paryski gavroche, toczył wokół tryumfującym spojrzeniem. Odezwał się trzeci pasażer, spod okna:

— To zdaje się nie były mistrzostwa świata, tylko Europy.

— Ale co pan mówisz, sam czytałem — obstawał przy swoim czarny wąsik. — Zapomniałem nazwiska, ale jedna polska pilotka zrobiła tam nawet rekord świata... tak się jakoś nazywała na esz...

— Szempolińska — wtrącił basem milczący dotąd grubas, którego ani przez moment nie byłbym podejrzewał o zainteresowania szybowcowe — wyglądał na mistrza topora rzeźnickiego

— O właśnie! Szempolińska! — ucieszył się wąsik. — Ze wszystkich pilotów ona najprędzej przejechała na samolocie w jednym takim wyścigu... trójkątnym, czy jakoś tak...



Słubice po wschodniej i Frankfurt po zachodniej stronie Odry. Przekraczamy granicę przez bramę wylotową [2]) i po chwili lecimy nad terytorium niemieckim.

— Popatrzcie, chmury na horyzoncie — zwraca uwagę Grzegorz.

— Nic dziwnego. Jeśli w Bückeburgu podawano rano pułap 1 500 metrów, to zupełnie prawidłowo pojawiają się już teraz chmury pierzaste, zwiastujące zmianę dotychczasowej pogody — odpowiadam.

— „Biednemu zawsze wiatr w oczy wieje". Teraz gdy słońce jest po mojej stronie, to nadciągają chmury — żali się Roman.

Zanim połączę się drogą radiową z lotniskiem w Schönefeld pod Berlinem, proszę Władzia, aby uzyskał ostatni komunikat meteo z Bückeburga. Nie upłynęły dwie minuty, a już otrzymuję od niego karteczkę.

— A to co? Pogoda się psuje — dzielę się spostrzeżeniem z resztą załogi. „Widzialność 3 km, pułap 800 m".

— Żeby się tylko nie pogorszyła, to zupełnie wystarczy — odpowiada Roman.

Mijamy Fürstenwalde. Czas nawiązać łączność z kontrolą strefy radzieckiej w Schönefeld. Włączam krótkofalówkę, zakładam słuchawki. Po chwili słyszę słabe trzaski. Mówię do mikrofonu w języku rosyjskim:

— Samolot SP-LCD lecący do Bückeburga mija miejscowość Fürstenwalde na wysokości 600 m. Za dziesięć minut będziemy w strefie lotniska!

Po chwili odpowiada basowy melodyjny głos:

— SP-LCD, zrozumiałem. Podejdźcie do nas na wysokości 1 200 m. Bądźcie na podsłuchu!

— Zrozumiałem. Wchodzimy na wysokość 1 200 m, pozostaję na podsłuchu!

W miarę wznoszenia powiększa się stopniowo obszar widzianej ziemi. Z prawej strony ogromne miasto Berlin; w środku lotnisko Tempelhof, na którym stoją długie szeregi błyszczących maszyn; pod nami wydłużone jezioro Wannsee; z lewej — duża ilość bardzo wysokich masztów radiowych w Königs-Wusterhausen; przed nami lotnisko w Schönefeld.

— Hallo kontrola, tu SP-LCD, dolatujemy do lotniska!

— Widzę was. Czy macie jakieś życzenia?

— Dziękuję, nic nie mamy do zakomunikowania!

— SP-LCD, wobec tego szczęśliwej drogi, koniec!

Lecimy teraz nad gęsto zamieszkałymi miejscowościami podberlińskimi, patrząc w zamyśleniu na centrum Berlina. Mijamy Potsdam. Słońce stopniowo chowa się za coraz bardziej grubiejącą zasłonę z chmur, stając się okrągłym, ciemnym dyskiem, aż w końcu ginie bezpowrotnie.

Nawiązuję łączność z kontrolą strefy angielskiej. Melduję się w języku angielskim. Słyszę nosowy głos, trudny do zrozumienia, nakazujący pozostanie na tej samej wysokości i na podsłuchu. Horyzont staje się coraz bardziej ciemniejszy i zamglony.

Podaję Władziowi kartkę z żądaniem komunikatu z Bückeburga. Po chwili otrzymuję ją z wypisanymi danymi na odwrocie. „Bückeburg widzialność 2 km, pułap 500 m, drobny deszcz". Wobec obniżającego się pułapu proszę kontrolę o zezwolenie kontynuowania lotu na wysokości 600 metrów, na co uzyskuję zgodę. Rzucam wzrokiem na zegarek. Wskazuje godzinę 13,35. Jesteśmy w połowie drogi między Berlinem a Braunschweigiem, mając pod sobą raz z prawej lub z lewej strony szeroką, wygodną autostradę, łączącą obydwa miasta.

Grzegorz dla treningu i zabicia dłużących się godzin co chwilę namierza się na wybrane radiostacje, porównując uzyskane wyniki z rzeczywistością, czyli miejscem nad którym przelatujemy. Jest starym wygą w swoim zawodzie, pedantem w obliczeniach i przygotowaniach nawigacyjnych, zawsze ruchliwy, pracowity i dokładny.

O 14,03 znajdujemy się nad Braunschweigiem. Pozostaje jeszcze 100 km do celu. Nowy komunikat meteo z Bückeburga jest naprawdę niewesoły: „Widzialność 1000 m, pułap 350 m, drobny deszcz".

Gdyby przy takich warunkach należało lądować na lotnisku normalnym, nie byłoby to w ogóle problemem. W powyższych warunkach meteo, lotnisko Bückeburg określam jako anormalne i trudne do lądowania. Wystarczy powiedzieć, że lądowisko położone jest w małej dolinie, otoczonej z północy, wschodu i południa pasmem wzniesień 314 i 416 m.

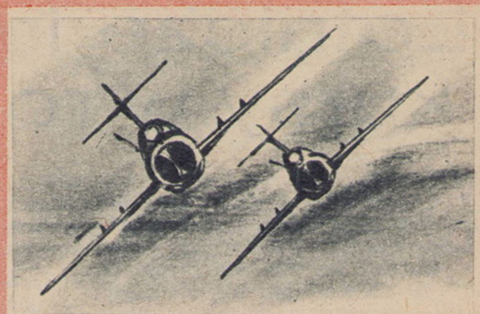
Na 50 kilometrze od celu chmury, powoli obniżając swoją podstawę, usiłują nas zepchnąć niżej. Mamy jednak wyznaczoną wysokość. Raz po raz zaczepiamy o bezkształtne szare obłoki, które przesłaniają ziemię. Jest ich coraz więcej.

*) „halo" — zjawisko optyczne powstałe w wyniku załamywania i odbijania się promieni słonecznych w kropelkach wody lub kryształkach lodowych.

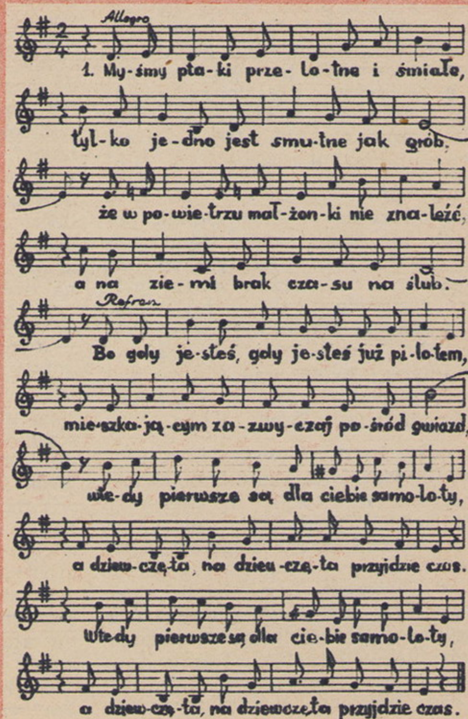
¹) Goniometr — urządzenie służące do określania za pomocą fal radiowych kierunku położenia samolotu w stosunku do N magnetycznej.

²) Brama wylotowa — wyznaczone miejsce na granicy państwa, nad którym wolno jedynie przelatywać samolotom, udającym się zagranicę.

CIĄG DALSZY NASTĄPI



Bo gdy jesteś pilotem



Słowa: S. FOGIELSON
Przekład: ROBERT STILLER
Muzyka: W. SIEDOJ

Myśmy ptaki przelotne i śmiałe,
tylko jedno jest smutne jak grób,
że w powietrzu małżonki nie znaleźć,
a na ziemi brak czasu na ślub.

Bo gdy jesteś, gdy jesteś już pilotem,
mieszkającym zazwyczaj pośród gwiazd,
wtedy pierwsze są dla ciebie samoloty,
a dziewczęta, na dziewczęta przyjdzie czas.

Twarz kochanej majaczy ci w oczach,
raz na zawsze byś serce jej dał,
dzisiaj spotkasz, zobaczysz, pokochasz,
jutro znów wicher niesie cię w dal.

Bo gdy jesteś....

By w powietrzu nie było nam tęskno
na wspomnienie jej spojrzeń i ust,
postanówmy koledzy, po męsku,
że nikt z nas nie zakocha się już!

Bo gdy jesteś....

— Nie na samolocie tylko na szybowcu — sprostował grubas — To był taki przelot na trasie trójkąta, bardzo trudny, bo musieli trzy razy wykręcać kierunek, a za każdym razem z innej strony wiatr dmuchał.

Zmuszając się z największym wysiłkiem do zachowania poważnej miny, splotłem na piersiach ręce, żeby zakryć odznakę szybowcową, która mogła mnie przedwcześnie zdradzić. Bladolicy kibic pięściarstwa zrejterował wobec powodzi niezbitych „faktów" przytoczonych przez towarzyszy i wyznał pojednawczo:

— Możliwe. Nie czytałem o tym.

— Bo, panie, z naszymi ludźmi to jest tak, — zabrał głos ten spod okna — że gdzie trzeba pokombinować, wie pan, taktyka, to u nas słabo, a gdzie odwaga decyduje, to w tym sporcie jesteśmy mocni.

— No właśnie — poczuł się pewniej pięściarz. — W boksie właśnie odwaga decyduje.

— Iiii tam, taka odwaga — skrzywił się czarny wąsik. — Najwyżej oberwie trochę po oczach i koniec. A pilot, panie, jak źle wycyrkluje, to spadnie i... mogiła. Tu to trzeba odwagi!

Ostatnia teza przekonała mnie ostatecznie: „jestem, czy nie jestem pilotem"" — pomyślałem desperacko i demonstrując lotniczą odwagę wtrąciłem się do rozmowy.

A sprawa nie była prosta. Nie pomagały zapewnienia, że znam osobiście Szemplińską, że byłem na zawodach w Lesznie i że sam też trochę latam. Moi słuchacze przyjmowali wprawdzie wyjaśnienia jak to jest z odwagą i z „kombinowaniem", ale nie bardzo chcieli się pogodzić z faktem, że w Lesznie nie rozegrano mistrzostw świata.

— Przecież sam czytałem — upierał się czarnowłosy, a w końcu zgodził się, pewnie przez grzeczność: — Zresztą mistrzostwa, czy nie mistrzostwa, ale nasi piloci i tak mają pierwszeństwo na świecie, prawda?

Na wszelki wypadek roześmiałem się tylko w odpowiedzi.

Mówiłem potem o czekającej naszych pilotów w tym roku próbie sił na Węgrzech, o tym, że będą to bardzo poważne zawody, że obcy teren, że inne warunki meteorologiczne... Słuchali uważnie, odpowiedź brzmiała jednak optymistycznie:

— Eee panie, spokojna głowa, dadzą sobie radę...

Moje towarzystwo wysiadło w Iławie. Już z peronu otrzymałem polecenie od czarnego:

— A tą Szempolińską, to pozdrów pan od nas!

Dalsza droga do Warszawy upłynęła mi na rozmyślaniach. Bo to niby stale narzekamy, że nasz sport szybowcowy jest mało popularny, mało znany wśród społeczeństwa, a tu nagle taka dyskusja w wagonie. Szybownictwo kontra boks! I to z przewagą na rzecz szybownictwa! Niemal nie do wiary... Więc jednak do ludzi zaczynają docierać wieści z błękitnego szlaku, zaczynają się nimi ludzie interesować. Prawda, że znajomość przedmiotu jest jeszcze bardzo niedoskonała i pozostawia wiele do życzenia, ale już w ogóle jest! A jaki ogrom zaufania, jaka wiara w nasze szybownictwo! O, tu już sprawa jest poważna — opinia laików jest może ponad miarę pochlebna dla umiejętności i możliwości naszych pilotów, ale tym bardziej nie wolno jej zawieść. Trzeba jej koniecznie sprostać — to najpewniejszy sposób zdobycia tysięcy sympatyków... nie tylko w Iławie.

Przekazuję więc wyczynowcom te kilka uwag od siebie, a od kruczowłosego znajomego z pociągu specjalne pozdrowienia dla Wandy „Szempolińskiej".

Lotnicze imprezy i kursy w roku 1955

WYSTARCZY przyjrzeć się zamieszczonemu obok kalendarzowi lotniczych imprez sportowych i doskonalących kursów wyszkoleniowych na rok 1955, żeby stwierdzić, że dawno już nie mieliśmy sezonu zapowiadającego się tak bogato i ciekawie, jak bieżący. Spostrzeżenie to daje niewątpliwie powód do zadowolenia, ale jednocześnie stawia przed kadrą instruktorską, pilotami i spadochroniarzami wszystkich aeroklubów bardzo poważne zadania. Szczegółowo zostaną te zadania określone specjalnymi zarządzeniami Działu Wyszkolenia Lotniczego ZG LPŻ, bądź też regulaminami poszczególnych imprez.

Nie od rzeczy będzie jednak poświęcić już dzisiaj kilka słów ogólnego bodaj omówienia tym spośród tegorocznych wydarzeń sportowych, które stanowią najbardziej atrakcyjne pozycje w opublikowanym kalendarzu i wymagają szczególnie starannych przygotowań, tak ze strony ich organizatorów jak i indywidualnych uczestników.

Zgodzą się chyba wszyscy, że najpoważniejszymi egzaminami naszego sportu lotniczego w bieżącym roku będą trzy występy zagraniczne: szybowników na Węgrzech, spadochroniarzy w Bułgarii i modelarzy w Czechosłowacji. Dla młodego stosunkowo ruchu wyczynowego w naszych spadochroniarstwie będzie to absolutny debiut na forum międzynarodowym, w którym należałoby zaprezentować się odpowiednio korzystnie. Nie będzie to wcale łatwe, jeśli wziąć pod uwagę, że na zawodach tych nasi spadochroniarze spotkają się między innymi z taką klasą wyczynową, jaką reprezentują: zwycięzca zeszłorocznych Spadochronowych Mistrzostw Świata FAI — Związek Radziecki i zdobywca II miejsca na tychże Mistrzostwach — Czechosłowacja.

Stokroć bardziej odpowiedzialne i niemniej trudne zadanie wyłania się jednak przed szybownikami. W czerwcowym spotkaniu na Węgrzech będą oni bronić mocno zobowiązującego tytułu zwycięzcy zeszłorocznego turnieju w Lesznie. A nie potrzeba chyba przypominać, że łatwiej wywalczyć I miejsce, niż utrzymać je w kolejnych zawodach, zwłaszcza na obcym terenie.

Tak więc poważne imprezy wymagają odpowiednio starannych przygotowań ekip reprezentacyjnych i stąd w kalendarzu widzimy trzy 6-tygodniowe obozy treningowo-eliminacyjne: szybowcowy, spadochronowy i modelarski. O obozach tych będziemy jeszcze pisać w późniejszych terminach, a w tej chwili możemy poinformować Czytelników, że całością przygotowań do wyjazdu ekip kierują trzy wyłonione przez Zarząd Główny LPŻ Grupy Organizacyjne, które we współdziałaniu z Radą Szybowcową, Spadochronową i Modelarską Aeroklubu PRL opracują programy treningu, powołają uczestników obozów i zabezpieczą ich przeprowadzenie.

Na drugim planie pod względem ciężaru gatunkowego rysują się w kalendarzu krajowe zawody szybowcowe, spadochronowe, samolotowe i modelarskie — wszystkie na szczeblu Mistrzostw Polski. Również założenia tych imprez nie są jeszcze znane w szczegółach, ale możemy już podać pewne ogólne dane, które pomogą kierownictwom klubów jak i ewentualnym uczestnikom zawodów rozplanować zawczasu prace treningowo-przygotowawcze w zakresie grupowym i indywidualnym. Zatem:

Szybowcowe Mistrzostwa Polski — będą miały pod względem doboru konkurencji przebieg podobny jak co roku. Zgromadzą na starcie około 30 zawodników, zgłoszonych przez aerokluby terenowe na podstawie własnych, wewnętrznych eliminacji. Regulamin Mistrzostw zostanie dopiero opracowany przez Radę Szybowcową APRL, ale należy się liczyć z rozegraniem zawodów w oddzielnej klasyfikacji męskiej i kobiecej, wg jednolitej punktacji obu grup i na jednolitym sprzęcie szybowcowym typu „Jaskółka". Co do ilości miejsc na zawodach dla reprezentantów poszczególnych aeroklubów — to zostanie ona określona przez organizatora imprezy.

Spadochronowe Mistrzostwa Polski — obejmą również konkurencje podobne do rozegranych w ubiegłym roku, jednakże z położeniem większego nacisku na ocenę stylu skoków z opóźnionym otwarciem spadochronu. Regulamin imprezy opracuje Rada Spadochronowa APRL. Przewiduje się udział w zawodach po trzech reprezentantów z każdego aeroklubu. Punktacja klasyfikacyjna Mistrzostw prowadzona będzie na podstawie dwóch skoków w każdej konkurencji, co pozwoli równocześnie atakować w czasie zawodów rekordy krajowe i światowe, zgodnie z obowiązującymi przepisami FAI. Pomocą w typowaniu na Mistrzostwa reprezentantów i w zapewnieniu im intensywnego treningu przygotowawczego powinny stać się dla aeroklubów Międzyklubowe Zawody Spadochronowe, przewidziane kalendarzem od maja. Regulamin i wytyczne prowadzenia tych zawodów rozesłane zostaną do klubów przez Sekcję Spadochronową Działu Wyszkolenia ZG LPŻ.

I Samolotowe Mistrzostwa Polski — odbiegną nieco swym programem od zawodów zeszłorocznych. Obejmą one konkurencje bardziej urozmaicone i — jak przystało na mistrzostwa — trudniejsze. Między innymi przewiduje się przeprowadzenie konkurencji lotów nocnych, a także pełnej akrobacji. W związku z tym Mistrzostwa zostaną rozegrane prawdopodobnie na dwóch typach samolotów, mianowicie na „CSS-13" i „Zlin-26". Całe zawody odbędą się oczywiście na trasie lotu okrężnego, którego startem i metą będzie Warszawa. Przewidywana ilość uczestników — około 30 załóg, według klucza zgłoszeń określonego przez organizatora. Aerokluby mają niemal cały sezon przed sobą dla odpowiedniego przygotowania swych reprezentantów i powinny dołożyć wszelkich starań, żeby wśród zawodników było więcej treningowców klubowych, a mniej przedstawicieli etatowej kadry instruktorskiej.

XX Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających przeprowadzone zostaną w Krakowie w dniach 5—14 września 1955 roku. Będzie to impreza bardzo poważna ze względu na jej jubileuszowy charakter: dziesiątych zawodów w Polsce Ludowej. Ponadto poważny charakter nadaje zawodom fakt włączenia w nie osobno dotychczas przeprowadzanych zawodów klasy mistrzowskiej.

Skład ekipy stanowić będzie sześciu zawodników plus kierownik ekipy, którym winien być instruktor Sekcji Modelarskiej do spraw lotniczych.

Termin	Czas trwania	Miejsce	Rodzaj imprezy — kursu
Styczeń — Luty	4 tygodnie	Mrągowo	Kurs doskonalący dla personelu technicznego aeroklubów LPŻ
Marzec	3 tygodnie	Lisie Kąty	Kurs doskonalący szybowcowej kadry wyszkoleniowej LPŻ
Marzec	3 tygodnie	Nowy Targ	Kurs doskonalący spadochronowej kadry wyszkoleniowej LPŻ
Marzec	3 tygodnie	Wrocław	Kurs doskonalący samolotowej kadry wyszkoleniowej LPŻ
Kwiecień	—	Kraków	IV międzywojewódzkie zawody modeli szybowców zboczowych
Kwiecień — Maj	6 tygodni	Żar — Leszno	Obóz treningowo-eliminacyjny szybowcowej kadry narodowej przed II Międzynarodowymi Zawodami Szybowcowymi na Węgrzech
Maj	—	Łódź	II międzywojewódzkie zawody modeli na uwięzi
Maj	2 dni	Poznań	Pierwsze eliminacje o wejście do kadry modelarstwa lotniczego LPŻ
Maj — Październik	5 miesięcy	wszystkie aerokluby	Międzyklubowe zawody spadochronowe aeroklubów
Maj — Czerwiec	6 tygodni	Nowy Targ	Obóz treningowo-eliminacyjny spadochronowej kadry wyczynowej przed Międzynarodowymi Zawodami Spadochronowymi w Bułgarii
Czerwiec	**2 tygodnie**	**Węgry**	**Udział w II Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych**
Czerwiec	2 dni	Poznań	Druga eliminacja o wejście do reprezentacji w małym lotnictwie
Lipiec	**2 tygodnie**	**Leszno**	**II (XI) Szybowcowe Mistrzostwa Polski**
Lipiec	**2 tygodnie**	**Bułgaria**	**Udział w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych**
Lipiec	15 dni	Poznań	Trzecia eliminacja o wejście do reprezentacji w małym lotnictwie i obóz kondycyjno-wyczynowy
Sierpień	1 tydzień	wszystkie aerokluby	Pokazy w dniach Święta Lotnictwa
Sierpień	4 tygodnie	Olsztyn	Kurs doskonalący w spadochronowych skokach na wodę
Sierpień Wrzesień	**2 tygodnie**	**Czechosłowacja**	**IV Międzynarodowe Zawody Modeli Latających**
Wrzesień	**10 dni**	**Kraków**	**XX Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających**
Wrzesień	**10 dni**	**Łódź**	**II (III) Spadochronowe Mistrzostwa Polski**
Październik	**1 tydzień**	**Warszawa**	**I (XIII) Samolotowe Mistrzostwa Polski**
Październik	**2 dni**	**Wrocław**	**III Ogólnopolskie Zawody Mikromodeli**
Październik — Listopad	6 tygodni	Jelenia Góra	Szybowcowy Obóz Falowy
Listopad	4 tygodnie	Mrągowo	Kurs doskonalący dla personelu technicznego aeroklubów LPŻ

Zawodników podzielono na klasy według wyszkolenia, w związku z czym ekipa dzieli się na: dwóch zawodników klasy II-ej (klasa III-cia startuje wyłącznie w zawodach wojewódzkich), dwóch zawodników klasy I-ej i dwóch zawodników klasy mistrzowskiej. Modelarze wszystkich klas startują z modelami wykonanymi zgodnie z programem roku szkoleniowego. Warunkiem dopuszczenia do zawodów jest wyeliminowanie się na zawodach wojewódzkich. Zawody te muszą się odbyć najpóźniej na cztery tygodnie przed Zawodami Ogólnopolskimi. Obok modeli klasycznych do zawodów zostały dopuszczone modele redukcyjno-latające i specjalne. Zawody zapowiadają się bardzo imponująco, toteż i imponujące winny być ich wyniki. Zwraca się więc uwagę ZW LPŻ i modelarzom na staranne przygotowanie się do tej imprezy.

Udział naszej reprezentacji w IV Zawodach Międzynarodowych w Czechosłowacji przewidziany jest w dniach między 20 sierpnia—5 września. W chwili obecnej wytypowana już została kadra modelarstwa lotniczego LPŻ w liczbie 32 osób, która przejdzie trzy eliminacje. Końcową fazą przygotowań do tej imprezy będzie obóz kondycyjno-wyczynowy, w Kobylnicy pod Poznaniem, w dniach 16—30 lipca. Pozostali członkowie kadry podejmą na obozie próby bicia rekordów i zdobywania odznak wyczynowych.

III Ogólnopolskie Zawody Mikromodeli odbędą się we Wrocławiu w dniach 29—30 października w Hali Ludowej. Regulamin tej imprezy nie przewiduje większych zmian i został już rozesłany. Modeli na uwięzi w imprezie tej nie przewiduje się, ze względu na ujemne doświadczenia z lat ubiegłych.

Zawody Międzywojewódzkie organizuje ZW LPŻ — Kraków. Będą to Zawody Modeli Zboczowych typu „Harnaś". W przeciwieństwie do lat ubiegłych będą to zawody wiosenne, gdyż odbędą się w kwietniu.

Drugą imprezą tego rodzaju będą zawody modeli na uwięzi, które przygotowuje Zarząd LPŻ — Łódź-Miasto.

*

Tak wyglądają ogólne założenia najpoważniejszych imprez sportowych lotniczego kalendarza na rok bieżący. O pozostałych będziemy informować Czytelników bieżąco w terminach dalszych. Na razie jednak chcemy zasygnalizować jeszcze, że pokazy lotnicze z okazji Święta Lotnictwa zostaną przeprowadzone podobnie jak w zeszłym roku własnymi siłami aeroklubów. Trzeba więc, żeby kierownictwa klubów nastawiły się na związane z tym zadania i nie pozostawiły ich realizacji na ostatnią chwilę.

SAMOLOT ODRZUTOWY MIG-15

PRZEDSTAWIONY na rysunku (na stronie 8 i 9) samolot odrzutowy typu „MiG-15" skonstruowany został przez laureatów Nagrody Stalinowskiej A. Mikojana i M. Guriewicza. Samolot ten jest wolnonośnym średniopłatem o konstrukcji całkowicie metalowej, którego kształt jest charakterystyczny przez silny skos płatów nośnych i usterzenia. Dla krawędzi natarcia płatów skos ten wynosi 35°. Samolot ma szczelną kabinę, umożliwiającą loty na dużych wysokościach i w każdych warunkach meteorologicznych.

Kadłub ma konstrukcję skorupową, w której elementem przenoszącym obciążenia jest pokrycie usztywnione wręgami i podłużnicami. Podobną konstrukcję ma również skrzydło, w którym jednak głównymi elementami pracującymi na zginanie są dźwigary. Skrzydło jest zaopatrzone w wyważone aerodynamicznie lotki oraz klapy zmniejszające prędkość lądowania. Wszystkie mechanizmy samolotu napędzane są hydraulicznie, co znacznie ułatwia pracę pilota. Hydraulicznie otwierane są również hamulce aerodynamiczne (w końcu kadłuba), służące do zmniejszania prędkości w pożądanych momentach lotu.

Wlot powietrza do silnika odbywa się przez otwór wlotowy znajdujący się w przedniej części kadłuba. Połączenie otworu wlotowego z silnikiem stanowią przewody powietrzne biegnące po bokach kabiny pilota.

Samolot MiG-15 zaopatrzony jest w specjalne urządzenie pozwalające na dokonywanie lotów nie tylko w dzień, lecz również w nocy oraz w ciężkich warunkach meteorologicznych.

Rysunek wnętrza kabiny samolotu Mig-15 przedstawia tablicę przyrządów pokładowych oraz lewą i prawą burtę z przyrządami silnikowymi, pilotażowymi i nawigacyjnymi oraz z szeregiem dźwigni, przełączników, lamp i innych urządzeń potrzebnych pilotowi dla pełnego wykorzystania możliwości samolotu w powietrzu w różnych okolicznościach.

Zapoznając się z tak słynnym samolotem odrzutowym jak MiG-15 trzeba przypomnieć sobie jakimi właściwościami lotnymi charakteryzują się w ogóle samoloty odrzutowe. Właściwości te zależą oczywiście w znacznej mierze od typu silnika i jego charakterystyki wysokościowej, w pewnym stopniu są one jednakże wspólne dla wszystkich samolotów w napędem bezśmigłowym.

Pierwszą taką właściwością samolotu odrzutowego jest długi rozbieg przy starcie i dobieg przy lądowaniu. Wynika to przede wszystkim z prędkości niezbędnej dla oderwania się samolotu odrzutowego od ziemi, która jest znacznie większa od prędkości jakiej wymaga samolot napędzany silnikiem tłokowym. Właściwości wzlotowe samolotu zależą również od rodzaju silnika. I tak np. samolot odrzutowy z silnikiem strumieniowym (bez sprężarki) nie jest zdolny do samodzielnego startu i musi być wyrzucony z wyrzutni lub holowany do tej prędkości, przy której może rozpocząć lot samodzielny. Niektóre samoloty odrzutowe dla skrócenia startu zaopatrzone są w rakiety wzlotowe, zwiększające na krótko ciąg silnika głównego. Dalszą właściwością samolotów odrzutowych jest niemal dwukrotnie większa prędkość wznoszenia niż samolotów z silnikami tłokowymi. Samoloty odrzutowe często odznaczają się zdolnością przekraczania prędkości dźwięku.

Zasięg samolotu zależny jest od posiadanego zapasu paliwa i od zużycia paliwa na kilometr przelecianej odległości. Zużycie to w samolotach odrzutowych maleje znacznie ze wzrostem wysokości, podczas gdy w samolotach z silnikami tłokowymi przeważnie zwiększa się z wysokością, nawet przy najbardziej korzystnych warunkach lotu. Wniosek stąd taki, że aby osiągnąć na samolocie odrzutowym największą odległość, trzeba lecieć na możliwie dużej wysokości.

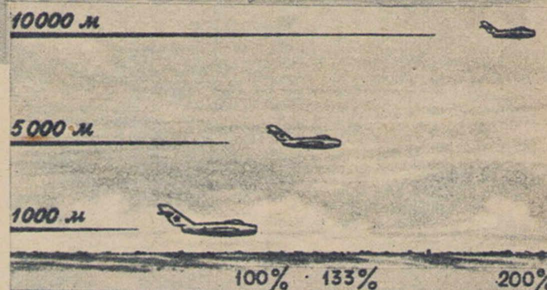
Zwrotność samolotów odrzutowych jest znacznie gorsza, aniżeli zwrotność samolotów z silnikami tłokowymi. Jest to spowodowane tym, że samoloty odrzutowe rozwijają większe prędkości lotu. Stateczność ich jest dobra nawet podczas lotu z przymkniętym silnikiem. W przymkniętym silniku odrzutowym prędkość obrotu wału wynosi około 3 000 obr/min. Prędkość tę można zwiększyć oczywiście do obrotów normalnych, wynoszących 12 000 obr/min. Czas potrzebny na tę zmianę obrotów w silnikach odrzutowych jest cztery do sześciu razy większy, aniżeli w silnikach tłokowych i wynosi 8—12 sek., podczas gdy w silnikach tłokowych — 1,5 do 2 sek. W silnikach odrzutowych zwiększa się on jeszcze bardziej w miarę wzrostu wysokości lotu.

W celu zwiększenia zwrotności samolotów odrzutowych i zmniejszenia przeciążeń działających na załogę, stosuje się hamulce aerodynamiczne, które nie wpływają na zakłócenie stateczności samolotu i zapewniają normalny opływ skrzydła oraz prawidłowe działanie usterzenia.

Samoloty odrzutowe mają również swoje zalety pilotażowe. Symetryczny opływ wszystkich części samolotu, brak szumu i drgań związanych z samolotami tłokowymi, polepszają w znacznym stopniu warunki pilotażu samolotu odrzutowego.

Lądowanie samolotów odrzutowych wykonuje się na prędkościach znacznie większych, aniżeli ma to miejsce w samolotach z silnikami tłokowymi. Ta znaczna prędkość powoduje duży dobieg samolotu odrzutowego przy lądowaniu.

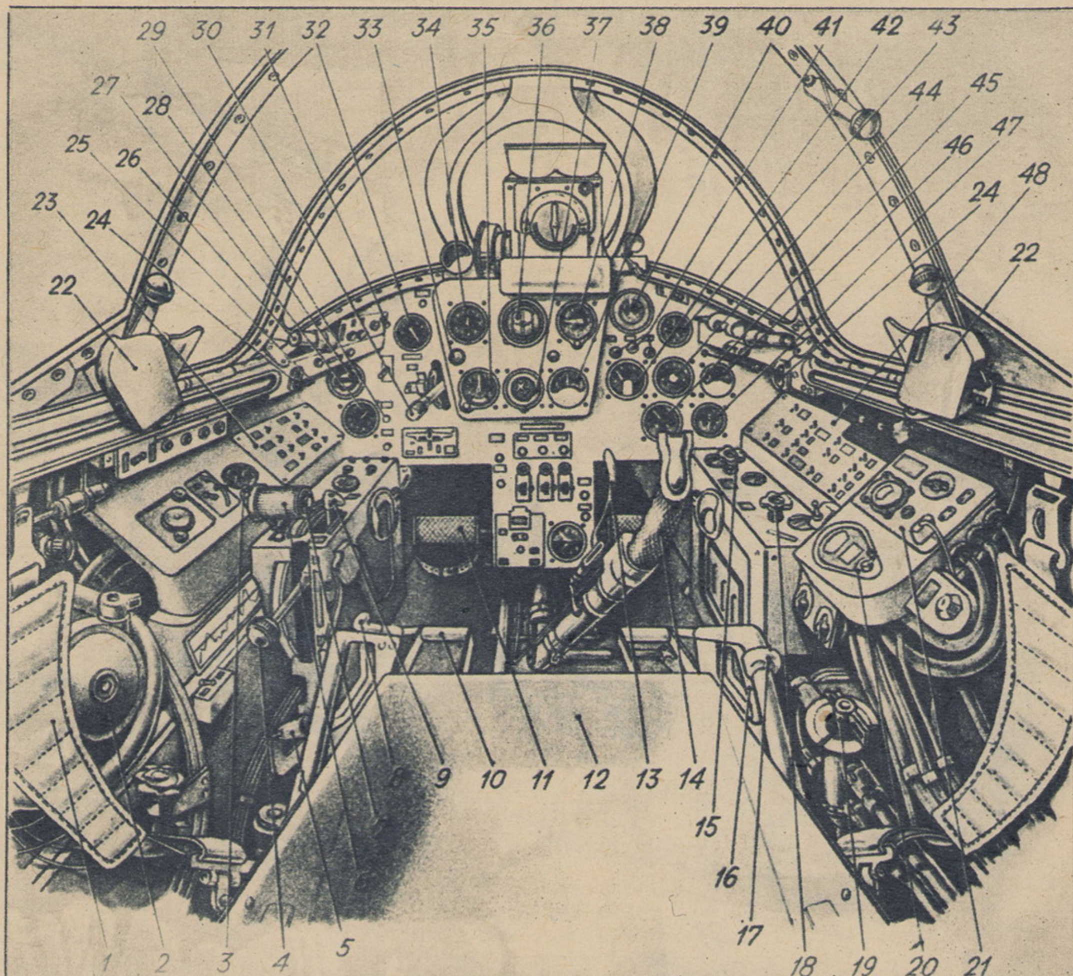
Konstruktorzy samolotów odrzutowych mają do rozwiązania szereg trudnych problemów: trzeba zapewnić dobrą sterowność samolotu przy dużych prędkościach, stworzyć specjalne urządzenia, przy pomocy których pilot może opuścić bezpiecznie samolot w razie niebezpieczeństwa. Trzeba zabezpieczyć powierzchnię skrzydła i kadłub przed nagrzewaniem od tarcia powietrza itp. Ze wszystkich tych problemów najbardziej trudnym jest ratowanie pilota. Do chwili ukazania się samolotu odrzutowego wydawało się, że sprawa ratowania załogi zmuszonej do opuszczenia statku powietrznego podczas lotu jest należycie i ostatecznie rozwiązana przez umożliwienie mu skoku ze spadochronem ratowniczym. Okazało się jednak, że przy dużych prędkościach samolotów odrzutowych lotnikowi brakuje wprost siły, aby pokonać opór powietrza przy opuszczaniu samolotu. Co więcej — strumień powietrza jest tak silny, że może nawet w takim wypadku wyłamać kończyny lotnika.



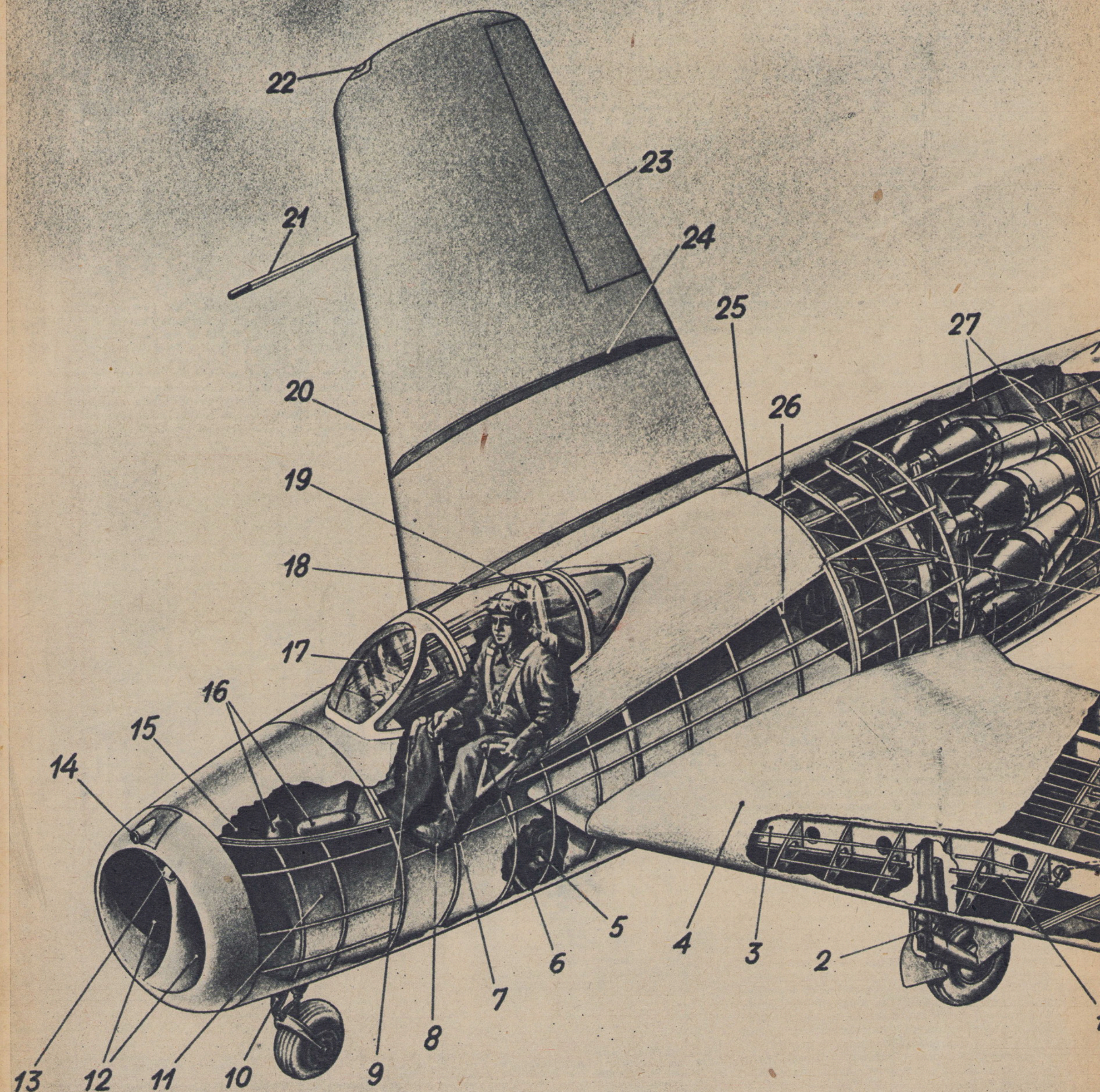
Na rysunku przedstawiono obrazowo jaką odległość może przelecieć samolot odrzutowy z tym samym zapasem paliwa na różnych wysokościach. Jeśli odległość, jaką zdolny jest przelecieć samolot na wysokości 1 000 m, przyjąć za 100, to na wysokości 5 000 m przeleci on odległość o 33% większą, a na wysokości 10 000 m — dwukrotnie większą.

Aby pokonać olbrzymi opór powietrza przy opuszczaniu samolotu, należało zastosować specjalne urządzenie. Zrealizowano je w formie wyrzucanego fotela, który umożliwia pilotowi bezpieczne opuszczenie samolotu odrzutowego w powstałych przypadkach. W tym celu pilot odrzuca uprzednio osłonę szczelnej kabiny i naciskając dźwignię, wprawia w działanie ładunek pirotechniczny, który wyrzuca fotel wraz z pilotem na zewnątrz. Po oddzieleniu się od samolotu opisuje on w powietrzu linię krzywą, co zabezpiecza pilota przed uderzeniem o usterzenie. Pilot oddziela się następnie od fotela, po czym otwiera spadochron i wykonuje normalne lądowanie.

rf.



URZĄDZENIE KABINY: 1. Pasy zabezpieczające. 2. Aparat tlenowy. 3. Przycisk rozruchu silnika. 4. Dźwignia klapek wyważających. 5. Dźwignia sterująca zawór blokujący. 6. Dźwignia regulująca pracę silnika. 7. Włącznik radiostacji. 8. Dźwignia blokująca pasy zabezpieczające. 9. Dźwignia sterowania hamulcami powietrznymi. 10. Stopka wyrzucanego fotela pilota. 11. Pedały. 12. Wyrzucany fotel pilota. 13. Dźwignia hamulców. 14. Drążek sterowy. 15. Zawór awaryjnego wypuszczania podwozia. 16. Uchwyt mechanizmu wyrzucającego fotel. 17. Dźwignia awaryjnego odrzucania osłony kabiny. 18. Zawór awaryjnego opuszczania klap. 19. Zawór regulacji ciśnienia w kabinie. 20. Mechanizm strojenia radiostacji. 21. Tablica obsługi radioodbiornika. 22. Zamek osłony kabiny. 23. Lewa tablica rozdzielcza sieci elektrycznej. 24. Zamek awaryjnego odrzucania osłony kabiny. 25. Lampa oświetlająca kabinę. 26. Armatura oświetlenia ultrafioletowego. 27. Wskaźnik ciśnienia tlenu. 28. Wskaźnik przepływu tlenu. 29. Lampa sygnalizująca konieczność posługiwania się tlenem. 30. Zawór otwierania i zamykania podwozia. 31. Wyłącznik świateł pozycyjnych. 32. Machometr — wskaźnik stosunku prędkości lotu do prędkości dźwięku (stosunek ten nazywamy liczbą Macha, stąd nazwa machometr). 33. Lampa sygnalizacyjna. 34. Prędkościomierz. 35. Wysokościomierz. 36. Sztuczny horyzont. 37. Radiobusola. 38. Wariometr. 39. Wskaźnik kursu. 40. Obrotomierz. 41. Lampy kontrolne dopływu paliwa do silnika. 42. Termometr gazów za turbiną. 43. Zegar czasowy. 44. Wskaźnik stanu paliwa. 45. Wskaźnik ciśnienia i temperatury oleju. 46. Woltoamperomierz. 47. Wskaźnik ciśnienia paliwa. 48. Prawa tablica rozdzielcza sieci elektrycznej.


22
23
21
24
25
27
20
26
19
18
17
16
15
14
5
4
3
2
6
7
8
9
10
11
12
13

W wypadku konieczności opuszczenia samolotu pilot odrzuca ruchomą część osłony kabiny, poruszając odpowiednią dźwignię (1), następnie ustawia nogi na stopkach fotela (2), przypina się pasami przy pomocy specjalnego urządzenia (3), przywiera następnie plecami do oparcia fotela, wyprostowując kręgosłup i ręce (4), po czym nie odrywając prawej ręki od fotela naciska nią płynnie, lecz energicznie uchwyt mechanizmu awaryjnego wyrzucającego fotel (5). Następuje wyrzut. Pilot oddziela się następnie od fotela, odpychając go nogami (6), po czym otwiera spadochron i opada na nim ku ziemi (7).



OGOLNY WIDOK SAMOLOTU ODRZUTOWEGO. 1. Popychacze lotek. 2. Główna goleń podwozia. 3. Przedni dźwigar skrzydła. 4. Pokrycie skrzydła. 5. Lotniczy aparat fotograficzny. 6. Dźwignia blokująca pasów zabezpieczających. 7. Drążek sterowy. 8. Pedały. 9. Dźwignia awaryjnego odrzucania osłony kabiny. 10. Przednia goleń podwozia trójkołowego. 11. Wewnętrzna przegroda przewodu powietrznego. 12. Otwór wlotowy. 13. Reflektor do lądowania nocnego. 14. Aparat filmowy. 15. Akumulator. 16. Butle tlenowe. 17. Szyba pancerna. 18. Ruchoma częsc osłony kabiny. 19. Wyrzucany fotel pilota. 20. Krawędź natarcia skrzydła. 21. Rurka Pitot. 22. Prawe światło pozycyjne (zielone). 23. Lotka. 24. Grzebien aerodynamiczny. 25. Złącze kadłuba. 26. Wręga kadłubowa. 27. Drazki sterujące steru wysokości i kierunkowego. 28. Ster wysokosci. 29. Ster kierunkowy. 30. Ogonowe światło pozycyjne (białe). 31. Klapka wyważająca ster wysokości. 32. Dźwigar statecznika wysokości. 33. Dźwigar statecznika kierunkowego. 34. Hamulec aerodynamiczny. 35. Podłużnica kadłuba. 36. Silnik turboodrzutowy. 37. Łoże silnika. 38. Drążek sterujący klapki wyważającej lotki. 39. Klapa do lądowania. 40. Tylny dźwigar skrzydła. 41. Żebro skrzydła. 42. Podłużnica skrzydła. 43. Klapka wyważająca lotki. 44. Lewe światło pozycyjne (czerwone).

Jak zacząć?

ZNANY radziecki instruktor małego lotnictwa W. Skobielcyn podaje w miesięczniku „Krylia Rodiny" omówione niżej wskazówki dotyczące szkolenia początkujących modelarzy.

Głównym zadaniem instruktora w stosunku do początkujących modelarzy jest umocnienie i rozwinięcie zainteresowań uczniów do twórczości technicznej, aby rozbudzić zamiłowanie do modelarstwa lotniczego.

Instruktor przechodzi podczas szkolenia od rzeczy łatwych do trudniejszych, nie wyznaczając nowego zadania, dopóki poprzednie nie zostanie całkowicie opanowane przez wszystkich modelarzy danej grupy.

Przy omawianiu każdego z tematów programu wyznaczony czas wykorzystuje się na wprowadzającą gawędę, zajęcia praktyczne, a także na zawody i gry z gotowymi modelami. Gawęda, trwająca 10—15 minut, powinna być poświęcona omówieniu budowy danego modelu, technologii materiałów, obchodzeniu się z narzędziami itp.

Oto jak na przykład należy przeprowadzać zajęcia na temat „Spadochroniarstwo". Na pierwszej lekcji instruktor zapoznaje krótko modelarzy z historią spadochronu, jego twórcą G. Kotielnikowem, przeznaczeniem spadochronu, ze sportem spadochronowym i najwybitniejszymi rekordami. Wprowadzającą gawędę na drugiej lekcji poświęca się budowie współczesnego spadochronu, omawiając również jego typy. Instruktor zapoznaje modelarzy z oporem powietrza, występującym przy opadaniu spadochronu, mówi o zależności prędkości opadania od wielkości czaszy spadochronu i obciążenia. Zajęcia praktyczne na ten temat przewidują wykonywanie papierowych modeli spadochronów. Całość zajęć kończy się grami: „Czyj spadochron opada wolniej" oraz „Czyj spadochronląduje lepiej na cel".

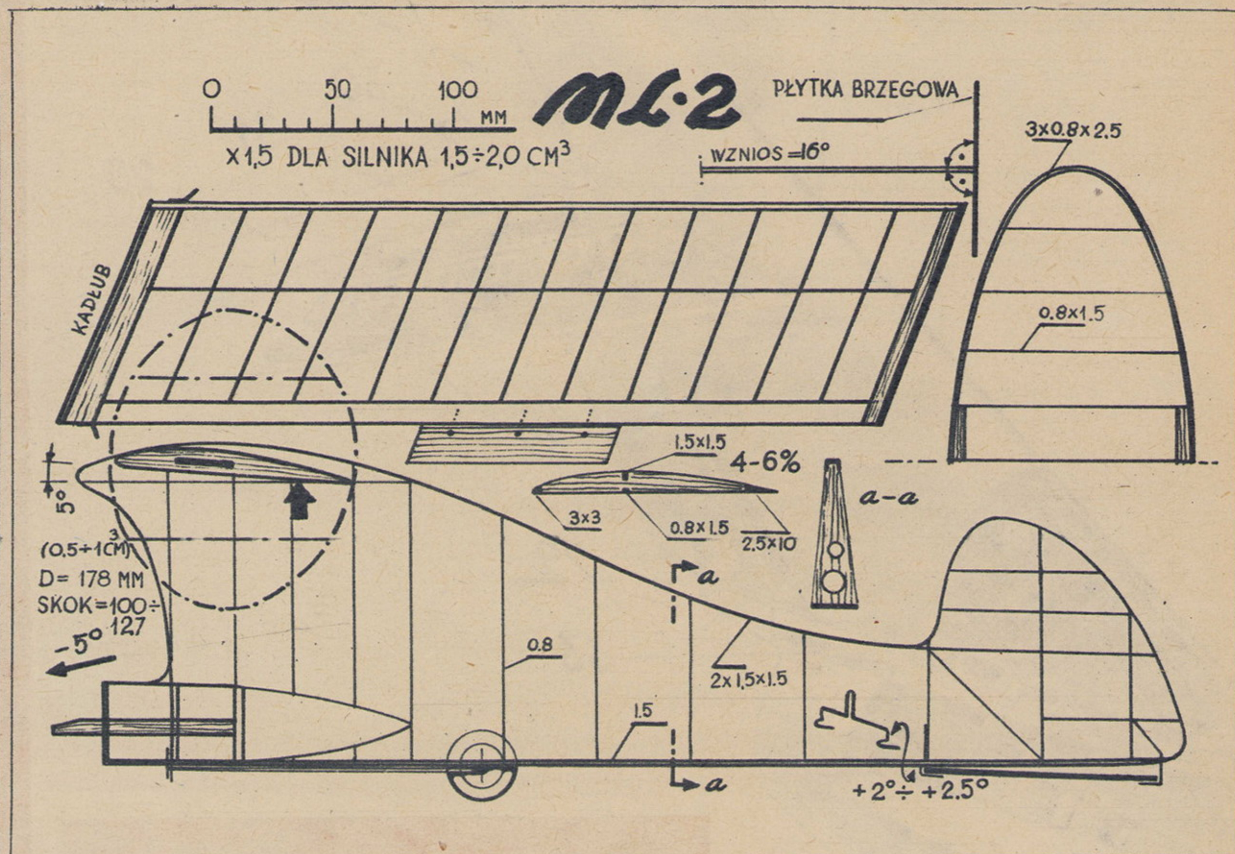
Pewne tematy wymagają specjalnej uwagi. I tak, po przejściu zajęć na temat szybownictwa, celowe jest przeprowadzenie końcowego omówienia teoretycznego. Wskazujemy wówczas na płaszczyznę nośną, obciążenie, środek ciężkości, wydłużenie itd.

Źle postępują ci instruktorzy, którzy zajęcia praktyczne z modelarzami początkującymi rozpoczynają od budowy szkolnego modelu szybowca lub samolotu. Budowy modeli kartonowych pomijać nie należy. Budowa modelu spadochronu czy najprostszego śmigłowca daje modelarzom możność widzenia rezultatów swojej pracy już po jednej lub dwóch lekcjach, co zwiększa ich zainteresowanie do małego lotnictwa. Trzeba powiedzieć uczniom, że w początkach lotnictwa uczeni i konstruktorzy posługiwali się również modelami papierowymi przy poznawaniu tajników lotu.

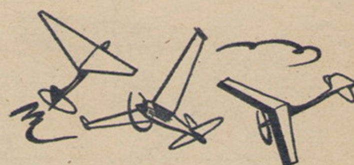
Nie należy pomijać w szkoleniu takich „drobiazgów", jak ostrzenie noża i ostrza strugów, obróbka drewna szkłem, posługiwanie się pilnikiem i innymi narzędziami. Początkujący modelarz powinien wiedzieć jak biegną włókna w papierze, musi znać sposób ułożenia słojów w poszczególnych gatunkach drewna.

Zbiorowe czytanie najnowszych książek i ocena ich wartości, organizowanie spotkań modelarzy ze znanymi lotnikami — są dobrym i wypróbowanym sposobem na uzupełnienie wyszkolenia.

Opracował F. R.

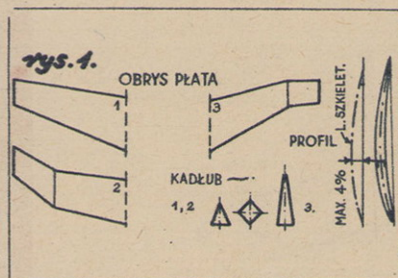


Model, który warto zbudować



DECYDUJĄCYM warunkiem dobrych osiągnięć nowoczesnego modelu konkursowego z napędem spalinowym jest jego prędkość wznoszenia. Szereg modelarzy pracuje nad rozwiązaniem problemu stateczności w locie modeli, w których ciąg silnika znacznie przewyższa ciężar całkowity. Modelarski Ośrodek Badawczy LSARA (Anglia) opracował w ciągu 4 lat prób kilka ciekawych rozwiązań, które warto omówić, gdyż mają one przed sobą perspektywy rozwojowe.

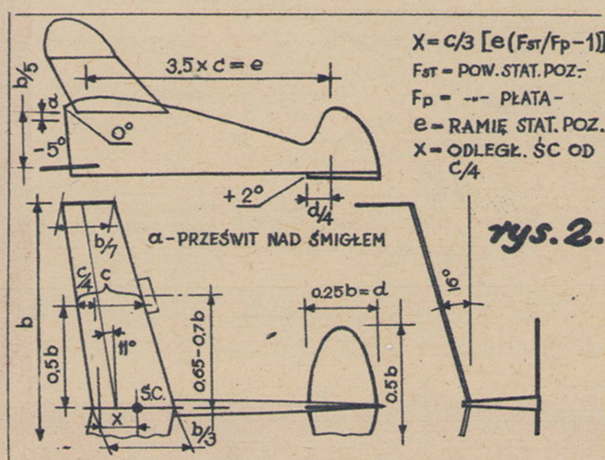
W wyniku prób okazało się, że obecny poziom techniki małego lotnictwa pozwala na osiągnięcie prędkości wznoszenia 900—1 800 m/sek. Przy pracy silnika 5—10 sek stosunek lotu silnikowego do ślizgowego wynosi około 1:15 i więcej. Warunkiem do osiągnięcia takich wyników jest silnik o największej mocy jednostkowej (stosunek moc/ciężar), model o ciężarze 1,75—2,25 × ciężar zespołu śmigłowo-silnikowego (silnik, śmigło, paliwo), w założeniu przyjęcia minimalnych dozwolonych obciążeń wg przepisów FAI (z wyłączeniem obciążenia poj. skokowej silnika).

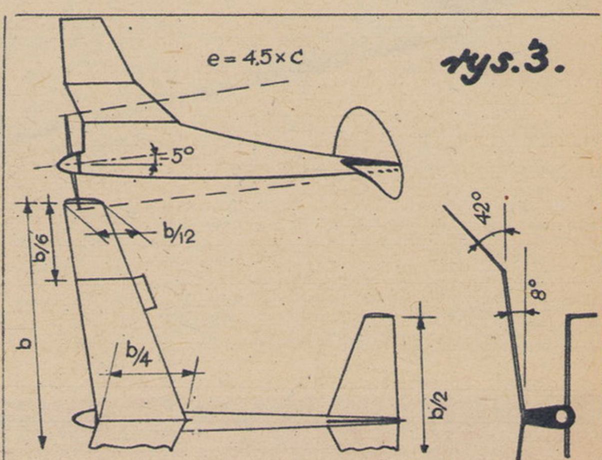


Wybór najracjonalniejszych wymiarów modelu: rozpiętość skrzydeł — silnik 0,5—1,0 cm³ — 510 mm; silnik 1,5—2,5 cm³ — 710 mm; silnik 3,5 cm³ — 915 mm; silnik 5,0 cm³ — 1 115 mm. Powierzchnia statecznika poziomego min. 40% powierzchni skrzydeł. Ciężar całkowity modelu: rozpiętość 510 mm — 85 G; rozpiętość 915 mm — 255—285 G; rozpiętość 1 115 mm — 425 G. Ciężar silnika ok. 33% ciężaru całkowitego. Stateczność modeli: skłon osi ciągu w dół około 20° (niski parasol), potrzebny dla ustatecznienia modelu, pogarsza osiągi, wygodniej więc jest umieścić skrzydło poza strumieniem zaśmigłowym. Obrys skrzydła: najlepiej ze skosem do przodu — jako mniej wrażliwe na przeciągnięcie i mniej skłonne do autorotacji; poza tym układ ten pozwala na zmniejszenie powierzchni statecznika poziomego, ponieważ ustatecznia model podłużnie, zabezpiecza silnik i śmigło przy lądowaniu oraz ułatwia wyważenie. Podane na rys. 1 obrysy mogą być stosowane z tym, że najkorzystniejszy jest — 3 (trudny w wykonaniu i niepewny wskutek drgań w locie), nieco gorszy — 2, wreszcie najprostszy i najczęściej spotykany — 1. Zalecany wnios dla skrzydeł o skosie do 20°:25 mm na każde 150 mm rozpiętości skrzydła (wznios prosty, niezłamany). Profil płata: max. 6% grubości, najlepiej 4%. Profil typu NACA 6409 ścieniony do 2/3 jest za wolny, raczej warto stosować profile o płaskim spodzie lub dwuwypukłe. Profil statecznika — najlepiej płaska płytka. Przekrój kadłuba: wysoki parasol— 3, niski — 1,2. Zasadnicze proporcje modeli o układzie wysokiego parasola pokazano na rys. 2, niskiego —3.

Zamieszczony plan modelu doświadczalnego „Młody Lotnik — 2" jest oparty na dotychczasowych doświadczeniach modelarzy zagranicznych oraz serii prób przeprowadzonych w latach 1952—1953 przez kol. Zwolińskiego z Pracowni Lotniczej MDK — Warszawa.

inż. J. M. W.





ZMIANY W PRZEPISACH FAI

KOMISJA modelarstwa lotniczego FAI uchwaliła ostatnio szereg istotnych zmian w dotychczasowych przepisach, z zaleceniem wprowadzenia ich w życie z dniem 1 stycznia 1955 r.

Klasyfikacja modeli — Klasa F

Podklasy: F1 — modele latające (lądowe, wodne)
F2 — modele śmigłowców
F3 — modele szybowców
F4 — modele specjalne.

Śmigłowce — modele latające i wznoszące się wyłącznie wskutek działania nośnych płaszczyzn wirujących, mających oś obrotu w przybliżeniu pionową.

Modele specjalne — modele latające i wznoszące się wskutek działania ruchomych płaszczyzn nośnych (wiatrakowce, skrzydłowce, itp.) oraz wszystkie pozostałe, co do których nie odnosi się powyższe określenie. Jeżeli model posiada jedną lub więcej poziomych płaszczyzn nieruchomych (nośnych i ustateczniających), to ich powierzchnia całkowita nie może przekraczać 50% powierzchni omiatanej płaszczyznami ruchomymi, przy czym stery i lotki przymocowane lub nie przymocowane do powierzchni nieruchomych nie mogą być uważane za powierzchnie ruchome.

Rodzaje napędu:

I-A z napędem gumowym, I-B z napędem mechanicznym lub tłokowym, II-C z napędem odrzutowym (z wyłączeniem rakiet).

Rodzaje lotu:

Kategoria I. Lot swobodny dla modeli podklasy: F1, F2, F3, F4. Kategoria II. Lot zdalnie sterowany dla podklasy: F1, F2, F3, F4. Kategoria III. Lot na uwięzi dla podklasy: F1, F4.

Przepisy techniczne:

Rozmiary, ciężar i obciążenie jednostkowe modeli — bez zmian. Kadłub — dopuszcza się stosowanie wyłącznie kadłubów zamkniętych. Za takie uznaje się również kadłuby mające otwory kabinowe, na wzór samolotów, jak i otwory potrzebne dla sprawnego działania silnika. UWAGA: W ŻADNEJ PODKLASIE MODELI NIE OBOWIĄZUJE MINIMALNY PRZEKRÓJ KADŁUBA.

Źródła napędu:

Silnik gumowy musi być ukryty wewnątrz kadłuba lub skrzydeł. Silnik odrzutowy: max. ciężar silnika — 500 G, max. ciężar modelu w locie (wraz z paliwem) — 1 000 G.

Długość holu:

Hol nie może mieć wstawki elastycznej. Długość: max. — 100 m. Dla modeli szybowców zdalnie sterowanych długość max. — 200 m. Hol winien być wykonany z materiału o granicznym wydłużeniu max. 15% i mieć proporczyk kontrolny o powierzchni min. 1,5 dcm².

Mistrzostwa i zawody międzynarodowe:

Zawodnik musi być konstruktorem modelu, z którym startuje. Ustala się następujące zawody o mistrzostwo świata: 1) Modeli z napędem gumowym (podklasa F1-A), 2) Modeli z napędem mechanicznym (F1-B), 3) Modeli szybowców (F3), 4) Modeli szybkich na uwięzi (F1-B).

Przepisy startowe: starty mogą się zaczynać min. 1 godzinę po wschodzie słońca i trwać max. do 1 godziny przed jego zachodem. Pojęcie lotów próbnych (falstarty). Za takie uważa się: modele z napędem gumowym — lot poniżej 20 sek od chwili startu; modele silnikowe — lot poniżej 15 sek, lot z pracą silnika przekraczającą 15 sek; modele szybowców — lot poniżej 20 sek od chwili wyczepienia, w wypadku zerwania się holu lub uszkodzenia urządzeń holowniczych, w każdym wypadku jeśli szybowiec wyląduje z niewyczepionym holem.

Ilość startów próbnych — max. 2 dla każdego startu oficjalnego. Ilość startów oficjalnych — 5. Pomiar czasu: do 3 min. Chronometrażyści muszą się znajdować w pobliżu startu. Czas pracy silnika (15 sek) stwierdza się przyrządem optycznym, obserwując moment zatrzymania się śmigła. W wypadku równorzędnych wyników lotów wszyscy zawodnicy mający jednakowy rezultat odbędą w ciągu 1 godziny szósty start bez ograniczenia pomiaru czasu. Zawodnik musi wystartować w ciągu 4 min. od chwili wywołania. Wyniku 6 lotu nie wlicza się do punktacji.

Ilość zgłoszonych modeli — 2, przy czym zawodnik może startować z dowolnym z nich, jak i dokonywać napraw, pod warunkiem nie zmieniania charakterystyki modelu.

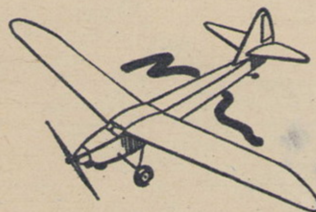
(cdn.).



Modelarstwo na świecie



▲ Nr 1/1955 radzieckiego miesięcznika lotniczego „Krylia Rodiny" przynosi oprócz bieżącego biuletynu Komisji Sportowej Centralnego Aeroklubu ZSRR szereg ciekawych wiadomości o pracy modelarzy. Szczególnie cenną pozycją jest artykuł omawiający rekordowy model zdalnie sterowany P. Wieliczkowskiego i P. Gorynina. Opis zawiera plan modelu oraz schemat dwukanałowego urządzenia nadawczo-odbiorczego pracującego na falach 3,5 oraz 5,5 m. Jak wiemy, model ten ustanowił międzynarodowy rekord długotrwałości lotu 1 h 31 min. 14 sek. Warto przypomnieć, że P. Wieliczkowski poprawił ostatnio ten wynik lotem 2 h 26 min. Poza tym numer zawiera plan mikromodelu oraz bardzo cenną wkładkę — plan modelu redukcyjno-latającego samolotu JAK-12R w skali 1:20, szczegóły 1:10.



▲ Komitet Centralny DOSAAF ogłosił w końcu ub. roku konkurs otwarty na najlepsze silniki tłokowe i odrzutowe do modeli latających i pływających. Za uzyskanie I miejsca w poszczególnych kategoriach silników tłokowych (do: 1,5 cm³, 2,5 cm³, 10 cm³) przyznane zostaną nagrody w wysokości — 5 000 rbl. Za II miejsce — 3 000 rbl. Takie same nagrody przeznaczone zostały dla konstruktorów silników odrzutowych i silników do modeli pływających (silniki samozapłonowe z chłodzeniem wodnym o pojemnościach: do 5,0 cm³, 10 cm³, 15 cm³. Zamknięcie konkursu nastąpi w dniu 1 marca br.

▲ W czasie ostatniej, 47 generalnej konferencji FAI w Stambule (Turcja), odbyły się wybory nowych władz tej organizacji. M. in. wiceprezydentem FAI został wybrany delegat ZSRR E. Stiepanow, a S. Kudriawcew wszedł do komisji modelarstwa lotniczego FAI. Fakt ten powitają z radością wszyscy nasi modelarze.

▲ W zeszłorocznych zawodach o mistrzostwo Estońskiej SRR brało udział 170 zawodników. Drużynowo zwyciężył Tallin przed miastem Vuni.

▲ Radziecki modelarz A. Grigorienko z Saratowa opracował ciekawy ogranicznik czasu pracy silnika. Dotychczas stosowane ograniczniki są albo zbyt skomplikowane (powietrzne i sprężynowe) lub zbyt prymitywne (zwykły zbiornik cechowany). Nowy system nie ma tych wad i może być użyty do wszelkich typów silników jak i dla paru silników jednocześnie.

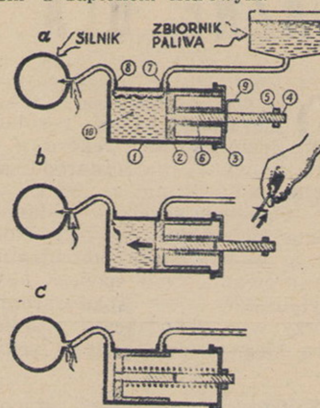
Ze zbiornika opadowego umieszczonego powyżej gaźnika paliwo przedostaje się przez wlot (7) do komory ogranicznika (10). (Tłok ogranicznika (2) znajduje się przy tym w prawym skrajnym położeniu). Po napełnieniu komory paliwo przez wylot (8) płynie do silnika. Teraz należy zapuścić silnik i ustalić jego obroty.

Aby uruchomić ogranicznik, trzeba wyjąć zawleczkę (9) z otworu w wodziku tłoka (4). Gdy tłok (2) pod działaniem sprężyny (6) zacznie się przesuwać w lewo, przerwie dopływ paliwa przez wlot (7). Silnik pracuje do chwili, kiedy nakrętka regulująca (5) oprze się o dno cylindra (3), nawet jeśli w cylindrze znajduje się jeszcze paliwo. Następuje to z tego powodu, że ciśnienie wywierane na paliwo przez poruszający się tłok było większe od ciśnienia atmosferycznego, podczas gdy po jego zatrzymaniu się ciśnienie powietrza atmosferycznego przenika przez wtrysk i zatyka wlot resztki paliwa z komory ogranicznika.

W celu zapobiegnięcia przelania gaźnika przy włączaniu ogranicznika, wylot (8) winien mieć otwór D = 0,5 — 0,6 mm. Dla silników szybkoobrotowych otwór ten należy zwiększyć. Sprężyna stalowa 0,35—0,40 mm. Pojemność komory oblicza się tak, aby silnik mógł pracować na jej zapasie paliwa w ciągu 30—35 sek. Przy pomocy nakrętki ustalającej skok tłoka (5) można ograniczyć czas pracy silnika w granicach 10—20 sek. z dokładnością plus minus 1 sek. Ogranicznik jest zabudowany w kadłubie modelu poziomo, z wyprowadzeniem na zewnątrz wodzika tłoka. Należy zwrócić uwagę że otwór wylotowy (8) winien być umieszczony u góry komory, w przeciwnym razie nastąpi utrudnienie w napełnieniu komory paliwem.

Ogranicznik jest wykonany z drutu. Tłok zaleca się zrobić z mosiądzu i umieścić na jego powierzchni kilka rowków olejowych — pierścieni uszczelniających.

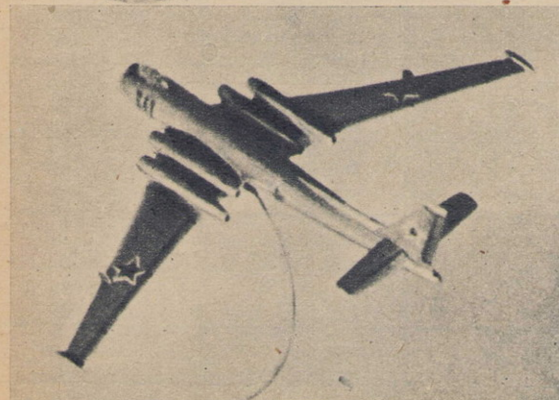
Powierzchnię cylindra (1) i tłoka należy wypolerować. Ciężar kompletu — 10—20 G. Dla uniknięcia zacinania się wyłącznika pożądana jest staranna filtracja paliwa. Opisany ogranicznik może być również zastosowany w modelach na uwięzi. Orientacyjne wymiary ogranicznika: silnik samozapłonowy — 5 cm³. D tłoka — 16 mm, długość tłoka — 18 mm, skok tłoka — 14 — 16 mm, dla dwóch silników 5 cm³ = D — 20 mm, długość — 22 mm, skok 18—20 mm. Podane wymiary można również zastosować do silników 10 cm³ z zapłonem iskrowym.





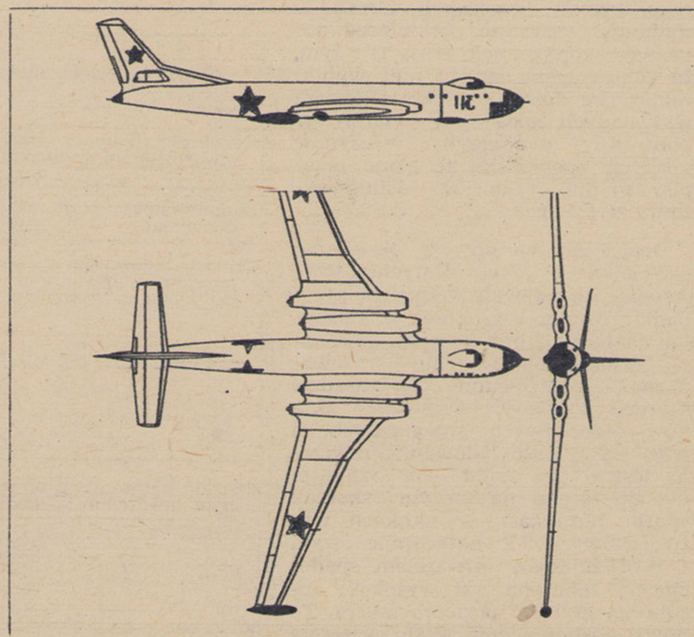
Model radzieckiego czterosilnikowego samolotu odrzutowego

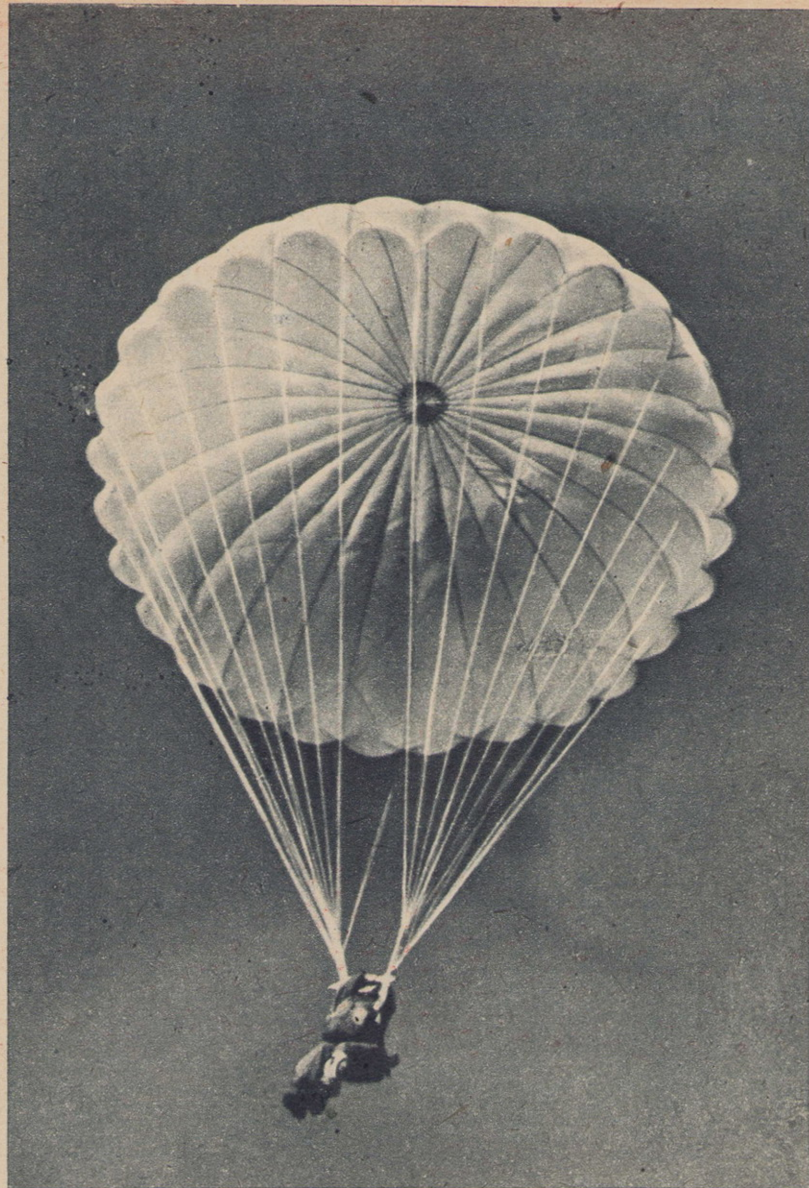
OPRACOWAŁ JAN TOMASZEWSKI



W pracowni lotniczej Pałacu Młodzieży im. Bolesława Bieruta w Stalinogrodzie wykonano ciekawy model czterosilnikowego samolotu radzieckiego. Jak wiadomo, samolot tego typu demonstrowany był w dniu 1 maja 1954 roku nad Placem Czerwonym w Moskwie.

Model o rozpiętości skrzydeł 222 mm i długości 190 mm wykonany został z drewna olchowego, kabinki ze szkła organicznego. Cały model pomalowany jest na kolor srebrny. Plan modelu odtworzono na podstawie zdjęć publikowanych w prasie i szkiców zamieszczonych w czasopiśmie „Kridla vlasti". Gotowy model samolotu umieszczono na estetycznej podstawce, wykonanej z odcinków szkła organicznego.





WAŻNE DLA SPADOCHRONIARZY

Od chwili wydania przez FAI pierwszej wersji regulaminu dokonywania rekordów spadochronowych, międzynarodowa komisja spadochronowa wprowadziła do obowiązujących postanowień pewne poprawki i zmiany. Podajemy je w poniższym omówieniu dla zorientowania tych spośród naszych Czytelników — spadochroniarzy, którzy w nadchodzącym sezonie zechcą sięgnąć po wyczyny rekordowe.

Najistotniejszą zmianą, otwierającą przed skoczkami możliwości nowych rekordów, jest wprowadzenie do tabeli oddzielnej grupy skoków rekordowych — nocnych. Grupa ta obejmuje wszystkie istniejące dotychczas konkurencje klasy D z tym, że rejestrowane są w niej wyniki rekordowe uzyskane w skokach wykonanych nocą (na światła). W kontroli i pomiarach wyczynów nocnych obowiązują te same przepisy co dla rekordów ustanawianych w dzień.

Druga zmiana dotyczy określania wysokości skoku. Dotychczasowe przepisy nakazywały w każdym przypadku pomiar wysokości w stosunku do terenu, nad którym wykonany został skok. Obecnie wprowadzono zróżnicowanie, na zasadzie którego wysokość wszystkich skoków rekordowych precyzyjnych, a więc na celność lądowania, mierzona jest — jak dotąd — w odniesieniu do terenu na którym skoczek ląduje, natomiast w skokach wysokościowych z natychmiastowym i z opóźnionym otwarciem spadochronu zaliczona jest wysokość absolutna, czyli od poziomu morza. To nowe postanowienie stwarza zatem również możliwości poprawienia naszych krajowych rekordów w dziedzinie wysokości skoku.

W sprawie kontroli wyczynów rekordowych wprowadzone zostało dodatkowe postanowienie, mocą którego wszystkie grupowe skoki na celność lądowania muszą być kontrolowane na ziemi przez tylu komisarzy sportowych, ilu skoczków liczy zespół atakujący rekord. Niezależnie od tego na samolocie wywożącym musi także znajdować się komisarz sportowy, którym oczywiście może być pilot.

To zwiększenie liczby kontrolerów rekordów precyzyjnych ma związek z drugim postanowieniem, dotyczącym pomiaru celności skoku. Mianowicie — zamiast dotychczasowego zaokrąglania wyniku do pół metra w dół, lub w górę, obowiązuje obecnie zarówno w indywidualnych jak i w grupowych skokach na celność lądowania pomiar z dokładnością do 1 cm, przy czym jako punkt lądowania przyjmuje się miejsce pierwszego zetknięcia się skoczka z ziemią.

Jeśli chodzi o poprawienie wyników rekordowych, to w dziedzinie wszystkich skoków na celność lądowania (indywidualnych i grupowych) obowiązuje zasada przewyższenia istniejącego rekordu przynajmniej o 10% jego wartości. Natomiast w rekordach wysokości skoku i długotrwałości opóźnienia otwarcia spadochronu (również w kategoriach: indywidualnej i grupowej) obowiązuje następujące zróżnicowanie:

a) do 5000 m — nadwyżką co najmniej 10% wartości poprzedniego wyniku,

b) od 5000 do 8000 m — nadwyżką co najmniej 5%,

c) od 8000 do 10000 m — nadwyżką co najmniej 3%,

d) powyżej 10000 m — nadwyżką co najmniej 2%.

To, że dla zatwierdzenia rekordu celności w skokach indywidualnych przyjmuje się średnią arytmetyczną wyników dwóch skoków wykonanych w ciągu 12 godzin, zamiast obowiązujących dawniej trzech skoków w ciągu 24 godzin, było już przez nas publikowane. Nowością są natomiast następujące postanowienia, dotyczące zarówno skoków indywidualnych jak i grupowych:

— przy próbach ustanowienia rekordu wysokości skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu, rzeczywiste otwarcie spadochronu musi nastąpić przed upływem 10 sek. od chwili oddzielenia się skoczka od samolotu.

— przy próbach ustanowienia rekordu celności skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu, rzeczywiste otwarcie spadochronu musi nastąpić przed upływem 3 sek. od chwili oddzielenia się skoczka od samolotu.

— przy próbach ustanowienia rekordu celności skoku z opóźnionym otwarciem spadochronu, skoczek musi przebyć w wolnym spadaniu (bez otwarcia spadochronu) odległość co najmniej 100 m od chwili opuszczenia samolotu.

— przy próbach wszelkich rekordów celności lądowania skok musi nastąpić z samolotu lecącego z prędkością co najmniej 100 km/h.

Tak więc przedstawiają się najistotniejsze zmiany i uzupełnienia obowiązującego regulaminu rekordów spadochronowych. Pozostałe przepisy są już naszym skoczkom znane. Wypada zatem tylko życzyć im jeszcze odpowiedniego zapału do przedsiębrania prób wyczynów rekordowych, no i oczywiście powodzenia w tych próbach. Łamy naszego pisma i nasi Czytelnicy czekają na pierwsze meldunki o wynikach. Pora już o nich pomyśleć, bo do rozpoczęcia sezonu niedaleko.

Dla zorientowania zainteresowanych którymi konkurencjami warto zająć się przede wszystkim, zamieszczamy w numerze aktualne tabele światowych i krajowych rekordów spadochronowych. Ze swej strony podpowiadamy jednocześnie: wszystkimi. Niestety sytuacja jest właśnie taka, że za wyjątkiem rekordu Kubaczewskiego, we wszystkich pozostałych jesteśmy daleko w tyle. A jak bardzo — widać to dopiero w porównaniu z rekordami światowymi. Oczywiście wszystkiego naraz nadrobić się nie da, dlatego też na plan pierwszy należałoby chyba wziąć rekordy w celności lądowania. W nich mamy w tej chwili największe możliwości, więc warto zapełnić puste miejsca w tabeli i... koniecznie poprawić te trzycyfrowe wyniki rekordów już istniejących. Po prostu nie wypada tolerować ich dłużej. No i nie wypada też chyba, żeby nasze spadochroniarki reprezentowane były w tabeli tylko jedną pozycją. Czyli drugie zadanie: ruszyć z zastoju wyczyn kobiecy. Wreszcie zadanie trzecie: skoki nocne. Tutaj pole do działania jest wyjątkowo szerokie, bo ta dziedzina rekordów jest u nas jeszcze nietknięta.

Sądzimy, że w tym roku sport spadochronowy będzie miał wiele do powiedzenia.

ter.

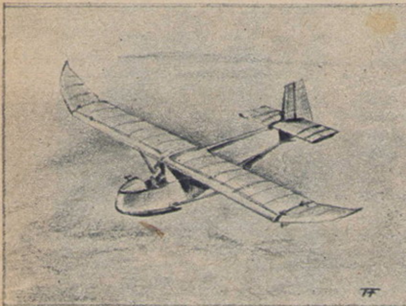
Tabela krajowych rekordów spadochronowych w obu kategoriach skoków
(aktualna na dzień 31. I. 1955 r.).

Konkurencja		Kategoria I — skoki indywidualne: Rekordy męskie	Kategoria I — skoki indywidualne: Rekordy kobiece	Kategoria II — skoki grupowe (3 osoby): Rekordy męskie	Kategoria II — skoki grupowe (3 osoby): Rekordy kobiece
Wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu		Jerzy Kubaczewski 5560 m	Anna Franke 4530 m	Z. Chyliński — Z. Chandze — W. Trawiński 4800 m	
Długotrwałość opóźnienia otwarcia spadochronu		Waldemar Bołotowicz 3740 m			
Celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości:	600 m	Jerzy Kubaczewski 1,66 m		R. Lewandowski — S. Zmysłowski — Z. Grądzki 103,66 m	
	1000 m			E. Chodkiewicz — P. Lipowczan — J. Koss 101,33 m	
	1500 m			E. Chodkiewicz — S. Zmysłowski — J. Koss 350,00 m	
Celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości:	600 m	Józef Wójcik 61,8 m			
	1000 m				
	1500 m				

Uwaga: W grupie skoków nocnych dotychczas rekordów nie rejestrowano.

Opracował T. R.

VOX-1 SZYBOWIEC Z MACHAJĄCYMI KOŃCÓWKAMI SKRZYDEŁ



NA szybowisku Ballenstedt w NRD prowadzono w r. ub. próby szybowca z machającymi końcówkami skrzydeł, konstrukcji Arnolda Vogela. W przeciwieństwie do radzieckiego „Kaszuka", którego elastycznie zawieszone skrzydła wychylają się pod wpływem sił masowych i aerodynamicznych, VOX-1 posiada napęd mięśniowy. Pod wpływem pracy nóg pilota na przeciwbieżnych pedałach suwakowych, końcówki skrzydeł wychylają się zgodnie w górę i w dół.

Wykorzystanie nóg do napędu wyklucza możliwość nożnego sterowania kierunkowego. Pilot obsługuje ster kierunkowy lewą ręką, za pomocą dźwigni, umieszczonej obok drążka sterowego. Oczywiście takie sterowanie wymaga pewnego rodzaju przeszkolenia i nowych nawyków pilotażowych.

Szybowiec został oblatany przez Egona Hense. W czasie prób startowano głównie z liny gumowej. W pierwszych lotach pilot nie posługiwał się jeszcze machającymi skrzydłami i dopiero po zupełnym opanowaniu pilotażu przystąpił do prób napędu.

Okazało się, że machające końcówki skrzydeł nie powodują zaburzeń w locie (obawiano się zaburzeń równowagi podłużnej) i nie utrudniają pilotażu. Praca nóg, przy pewnej wprawie, nie psuje samopoczucia pilota i w niczym mu nie przeszkadza. Jak dotąd pilot Hense uzyskał maksymalną ilość 13 „uderzeń" skrzydłami w jednym locie. Jest on zdania, że w dłuższych lotach sprawność fizyczna człowieka pozwoli na wykonanie 40—50 kolejnych „uderzeń".

Próby wykazały, że pod wpływem „bicia" skrzydłami następuje wydatne przedłużenie lotu ślizgowego, co świadczy o zwiększeniu doskonałości szybowca. Stanowi to doświadczalne potwierdzenie dociekań teoretycznych i uzasadnia celowość dalszego lansowania koncepcji Arnolda Vogela.

Szybowiec VOX-1 ze względu na swój doświadczalny charakter odznacza się daleko posuniętą prostotą i lekkością konstrukcji (przypomina nieco nasz szybowiec szkolny ABC). Jego konstruktor zamierza kontynuować swe doświadczenia na bardziej udoskonalonych maszynach, a następnie przejść na napęd mechaniczny, który — w przeciwieństwie do mięśniowego — pozwoli na uzyskanie lotu wznoszącego.

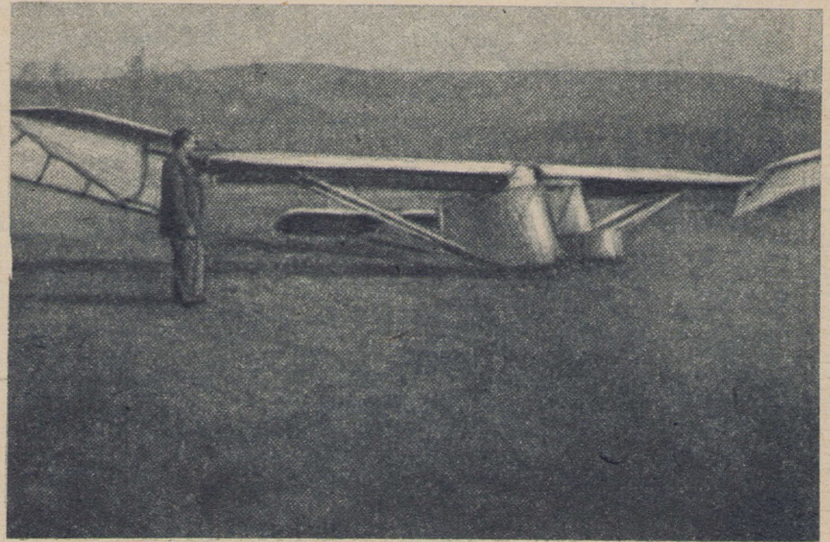


Tabela światowych rekordów spadochronowych w kategorii skoków indywidualnych
(aktualna na dzień 31. I. 1955 r.).

Konkurencja		Rekordy światowe		Kobiece rekordy światowe	
		dzienne	nocne	dzienne	nocne
Wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu		ZSRR E. Zabojarkina 9164 m		ZSRR Lubow Mazniczenko 7421 m	
Długotrwałość opóźnienia otwarcia spadochronu		ZSRR A. K. Sułtanowa 7246 m	ZSRR Paweł Storczenko 9726 m	ZSRR A. K. Sułtanowa 7246 m	ZSRR W. M. Sieliwierstowa 8326 m
Celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu — z wysokości:	600 m	POLSKA Jerzy Kubaczewski 1,66 m	ZSRR Eugeniusz Burjan 23,49 m	ZSRR Ałła Makarikina 6,55 m	
	1000 m	ZSRR Mikołaj Tkaczenko 18,90 m	ZSRR Grzegorz Witalin 30,63 m		
	1500 m	ZSRR Stanisław Bagiński 5,94 m	ZSRR Grzegorz Witalin 29,17 m		
Celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu — z wysokości:	600 m	ZSRR Paweł Kalita 11,10 m		ZSRR Ałła Makarikina 22,48 m	
	1000 m		ZSRR Stanisław Bagiński 16,20 m		
	1500 m	ZSRR Kaz. Luchnikow 30,77 m			

Tabela światowych rekordów spadochronowych w kategorii skoków grupowych
(aktualna na dzień 31. I. 1955 r.).

Konkurencja		Rekordy światowe			Kobiece rekordy światowe		
		dzienne		nocne	dzienne		nocne
Wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu		ZSRR Grupa 9 osób 10515 m					
Długotrwałość opóźnienia otwarcia spadochronu		ZSRR Grupa 4 osób 7476 m	ZSRR Grupa 5 osób 6500 m	ZSRR Grupa 4 osób 8268 m	ZSRR Grupa 4 osób 7051 m	ZSRR Grupa 5 osób 6500 m	ZSRR Grupa 4 osób 7051 m
Celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu — z wysokości:	600 m	ZSRR Grupa 3 osób 7,38 m		ZSRR Grupa 3 osób 14,56 m	ZSRR Grupa 3 osób 19,46 m		ZSRR Grupa 3 osób 32.13 m
	1000 m	ZSRR Grupa 3 osób 9,50 m		ZSRR Grupa 3 osób 25,03			
	1500 m	ZSRR Grupa 3 osób 19,70 m					
Celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu — z wysokości	600 m	ZSRR Grupa 3 osób 14,49 m		ZSRR Grupa 3 osób 20,18 m			
	1000 m	ZSRR Grupa 3 osób 22,25 m					
	1500 m	ZSRR Grupa 3 osób 17,33 m					

Opracował T. R.

Szybownictwo ZAGRANICĄ

USA. Zeszłoroczne północno-amerykańskie mistrzostwa szybowcowe przeprowadzone zostały w Elsinore (Kalifornia), położonej w odległości zaledwie 30 km od wybrzeża Pacyfiku. Udział w nich wzięło ogółem 30 szybowców, punktowanych oddzielnie w klasie jednomiejscówek i dwumiejscówek. Przeważały konstrukcje znane z lat poprzednich, wzgl. nieznacznie poprawione. Klasa dwumiejscówek reprezentowana była w ogromnej większości przez demobilowe szybowce „Laister Kauffman". Niemniej, zwłaszcza w klasie jednomiejscówek pojawiło się również kilka zupełnie nowych i interesujących maszyn, jak „Schweizer 1-26" (konstrukcja całkowicie metalowa), „Nimbus" (szybowiec o wydłużeniu 1 : 23,5), „Kerns" (wydłużenie 1 : 23, usterzenie motylkowe, szybkość minimalna ok. 80 km/h, doskonałość podawana na 1 : 40!!), „Penetrator" (średniopłat o kadłubie przypominającym kształtami myśliwiec odrzutowy).

W ramach mistrzostw przeprowadzono ogółem 7 konkurencji, uzyskując bardzo różne wyniki. Tak np. pierwszego dnia ani jeden z 60 zawodników nie wykonał zadanego przelotu szybkościowego po trasie trójkątnej 100 km. Zwycięzca tej konkurencji, Emil Lehecka, wylądował w odległości 16 km przed metą. Dzień następny przyniósł pogodę „przelotową", a z nią również najlepsze wyniki zawodów. Przeprowadzono ulubioną konkurencję amerykańską — przelot otwarty. Dick Johnson uzyskał na swoim rekordowym RJ-5 odległość 514 km.

W dalszym przebiegu zawodów jeszcze trzykrotnie powtarzano konkurencję przelotu otwartego, lecz — pomimo masowego udziału — uzyskano jeszcze zaledwie jeden przelot ponad 300 km

„Amerykański styl" zawodów wyraził się m. in. w konkurencji krótkodystansowego wyścigu o nagrodę 175 dolarów, które zdobył Ray Parker. W ostatnim dniu zawodów ponowiono próbę przelotu po trasie trójkątnej, na wszelki wypadek skróconej do 87 km. Tym razem zadanie zostało wykonane przez większą ilość pilotów.

W klasyfikacji ogólnej pierwsze miejsca zajęli: w klasie jednomiejscówek: 1. Dick Johnson (RJ-5), 2. Ray Parker („Tiny Mite"), 3. Lyle Maxey („Kerns"), 4. Paul Bikle (1-23), 5. Bill Ivans (1-23); w klasie dwumiejscówek: 1. Hal Hitchinson, 2. Al Thompson, 3. Del Reed — wszyscy na szybowcach typu „Laister Kauffman".

(Schweizer Aero Revue)



AEROKLUB GDAŃSKI W ZIMIE

Okres zimowy piloci Aeroklubu Gdańskiego wykorzystują na intensywne szkolenie teoretyczne i pracę społeczno-organizacyjną. Życiem pilotów i skoczków kieruje Rada, wybrana w listopadzie ubiegłego roku. W skład Rady wchodzą najaktywniejsi piloci gdańscy — Kazimierz Domrazek, Marek Januszewski, Tadeusz Kleszczewski i Jan Gadzała.

Do końca sezonu zimowego Rada aeroklubu zorganizuje szereg imprez popularyzujących lotnictwo i rozpocznie wykłady KWWL.

Andrzej Pazło
Strzebielino



Co z Kołem Korespondentów w Poznaniu?

Jeszcze w lutym ub r. przy Zarządzie Wojewódzkim LPŻ w Poznaniu miało powstać Koło Korespondentów. Z takim zamiarem przynajmniej nosili się tow. tow. Misiaczyk i Rolbiecki z Wydziału Propagandy. Koło to miało skupić korespondentów różnych specjalności LPŻ, różnych dzienników i czasopism... Ale jak dotąd zamierzenia te okazały się płonne.

Szkoda jednak, bo wiemy, że zadania postawione przed korespondentami są trudne i odpowiedzialne i taka kolektywna praca nasunęłaby niewątpliwie nowe formy opracowywania zagadnień i zapobiegła wielu trudnościom zarówno w wyborze tematów jak i w samej sztuce pisania. Dlatego też pionierską myśl o poznańskim Kole Korespondentów uważam za bardzo cenną i wymagającą szybkiej realizacji.

Tadeusz Kaczmarek
Poznań

INOWROCŁAW PRZEKROCZYŁ PLAN

Aeroklub Inowrocławski wykonał plan szkolenia w roku ubiegłym w 110 procentach. Przyczyniła się do tego przede wszystkim jak najlepsza współpraca pilotów z kadrą techniczną, w wyniku czego zdobyto trzy Srebrne Odznaki, pięć warunków do Srebrnych Odznak i jednej Złotej z trzema Diamentami. Lotów zaś sanitarnych aeroklub posiada najwięcej w porównaniu z innymi.

Ponadto z lat ubiegłych aeroklub ma dwie Złote Odznaki z dwoma Diamentami i jedną Złotą z jednym Diamentem. Do tego trzeba dodać, że w ciągu ostatnich dwóch lat sport spadochronowy w aeroklubie otrząsnął się z martwoty i niektórzy, jak Zdzisław Białecki i inni, mają już po 39 skoków.

Józef Bromka
Inowrocław

Modelarze mają głos

W grudniu ub. r. odbyła się w Poznaniu narada instruktorów modelarstwa lotniczego i szkutniczego okręgu poznańskiego. W jednym z punktów narady mówiło się, że zgodnie z wytycznymi Zarządu Głównego LPŻ, modelarnie szkolne nie będą zaopatrywane w materiały modelarskie bezpłatnie, a kupować je będą mogły w Centrali Zaopatrzenia Szkół.

Okazało się jednak, że CEZAS sprzedaży materiałów — oprócz silniczków modelarskich — nie prowadzi. Nas instruktorów zastanawia wobec tego, jak możemy dążyć do umasowienia modelarstwa lotniczego, a co za tym idzie, przeprowadzać akcję przyjęć na szkolenie lotnicze itd., skoro źródło materiału modelarskiego dla tej właśnie młodzieży szkolnej jest zamknięte?

Jak tu więc starać się o rozszerzenie modelarstwa i i podstawowego szkolenia lotniczego, może nam podpowiecie, towarzysze z Zarządu Głównego LPŻ?...

Ryszard Szymański
Poznań

*

MODELARZY lotniczych gnębią ostatnio różne problemy: brak lokalu, narzędzi, materiałów, a co powiecie, gdy w modelarni przy Liceum Ogólnokształcącym w Ciechocinku brak w ogóle... instruktora? To prawie tak, jakby nie było już modelarni. A jednak ona jest i modelarze za wszelką cenę chcieliby utrzymać ją jak najdłużej. Z prośbą zatem, o przydzielenie im instruktora, zwracają się do Zarządu Powiatowego LPŻ w Aleksandrowie Kujawskim. (3754).

Wojciech Jęcek
Ciechocinek

W Żychlinie wydarzyła się ciekawa historia, posłuchajcie. Jeszcze do lipca 1954 roku istniały tam dwie modelarnie lotnicze. Jedna przy Technikum Budowy Maszyn Elektrycznych, a druga przy Zarządzie Miejskim LPŻ. W pierwszej nie było instruktora i zajęcia prowadzili koledzy: Maltański, Zieliński, Rządkowski oraz Mazurek. Ukończono tam szkolenie pierwszego stopnia i KWWL, a także rozpoczęto szkolenie modelarskie drugiego stopnia, które zamierzano skończyć po wakacjach.

— Tymczasem w sierpniu do modelarni przy technikum przyjechał przedstawiciel Zarządu Powiatowego LPŻ w Kutnie tow. Grabarczyk i oznajmił, że zostanie ona zlikwidowana... Modelarze więc przenieśli się do tej drugiej i kiedy praca jako tako ruszyła dzięki modelarzom (bo instr. Bogdan Pilarski wypożyczył z ZP LPŻ wiatrówkę i zamiast do pracowni chodził na polowanie), to w październiku ub. r. zjawił się znowu tow. Grabarczyk i raczył zawiadomić, że modelarnia zostaje przeniesiona do Tomaszowa Mazowieckiego. Na marginesie dodam, że modelarze z Tomaszowa zachowywali się jak korsarze przy przejęciu modelarni, a nie jak zgrany, kulturalny zespół!

Czy to przypadkiem nie jakaś pomyłka, towarzysze z Zarządu Powiatowego LPŻ w Kutnie?... Bo o tak dalece idącą złośliwość czy brak przemyślanej decyzji nie posądzamy Was. Dobrze byłoby zatem przeanalizować swoje zarządzenie... a może modelarzom żychlińskim należy się choć jedna modelarnia?...

a

wg korespondencji zbiorowej z Żychlina

Staszek będzie technikiem

DO Zakładów Remontowych Lotniczego Sprzętu Transportowego w Warszawie zgłosił się 15-letni chłopak. Miał świadectwo ukończenia siedmiu klas szkoły podstawowej, śmiałe spojrzenie i szukał pracy.

— Etat gońca?

— Niech będzie — zgodził się chętnie.

I nazajutrz młody goniec Staszek Michalski stawił się punktualnie do pracy. Po pół roku okazało się jednak, że Staszek zajęcie swoje traktuje jako tymczasowe, a zasadniczym jego celem jest zostać mechanikiem lotniczym. Czytał więc dużo, szczególnie o silnikach lotniczych i zasadach ślusarstwa, a każdą wolną chwilę spędzał w warsztatach wśród mechaników, pomagając im o ile nadarzyła się tylko okazja.

Zainteresowanie Staszka nie uszło uwadze poszczególnych mechaników, miejscowego bibliotekarza, inżynierów Góry i Klamborowskiego oraz koła ZMP, do którego w międzyczasie wstąpił. Postanowiono mu pomóc, zwłaszcza, że niejednokrotnie wykazał się zadziwiającą wprost orientacją w lotnictwie.

Dzisiaj Staszek Michalski pracuje jako pomocnik w ślusarni, której kierownictwo — dzięki jego dokładności w wykonywaniu zajęć — powierza mu coraz odpowiedzialniejsze funkcje. Ale i tu długo miejsca nie zagrzeje, bo od trzech miesięcy jest na kursie przyzakładowym dla mechaników lotniczych (i jest jednym z najlepszych!). Po ukończeniu kursu przejdzie do oddziału płatowcowego, w ten sposób zbliżając się coraz bardziej do upragnionego celu.



Stanisław Michalski

— Jestem bardzo wdzięczny dyrekcji Zakładów i wszystkim, którzy się przyczynili do mego przeniesienia do warsztatów — mówi Staszek — i z pracy swojej będę się starał wywiązywać jak najlepiej. Obecnie — dodaje — dla uczczenia II Zjazdu ZMP postanowiłem wydajność swojej pracy zwiększyć do 108 procent, a także nieustannie podnosić swoje kwalifikacje zawodowe.

— Czy na tym koniec?

— Niezupełnie, bo od nowego roku szkolnego wstąpię do Technikum Budowy Silników.

ANDRZEJ ZBIEGNIEWSKI

WYRÓŻNIAMY INSTRUKTORA LISA

Do najlepszych kół LPŻ w powiecie kozienickim należą koła przy gromadzie Żelazna Nowa i w Pionkach. Prowadzą one Kursy Wstępnych Wiadomości Lotniczych, w ten sposób popularyzując lotnictwo wśród miejscowego społeczeństwa. Zasługi za taki stan rzeczy w kołach ponosi instruktor Zarządu Powiatowego LPŻ Leon Lis, który zawsze w porę i z największym oddaniem dociera do młodzieży lotniczej w terenie.

Stanisław Matysiak
Żelazna Wola



Z myślą o przyszłości

Aeroklub Bielsko-Bialski rozumiejąc, że przyjęcie młodzieży na szkolenie lotnicze to sprawa pierwszorzędnej wagi, postanowił wciągnąć do tej akcji przed nowym sezonem szkoleniowym cały swój personel pracowniczy i czynnie zainteresować tym zagadnieniem społeczeństwo Bielsko-Białej. Doświadczenie z lat ubiegłych wykazało, że teren nasz jest trudny; dlatego też akcję przygotowano niezwykle starannie.

Nawiązany został ścisły kontakt i współpraca z instytucjami partyjnymi i zetempowskimi, uruchomiono wszystkie dostępne klubowi środki propagandowo-agitacyjne. Zwołana została z inicjatywy Komitetu Miejskiego PZPR w Bielsku konferencja, w której poza przedstawicielami Aeroklubu i organizacji młodzieżowych wzięli udział dyrektorzy poważniejszych zakładów pracy i szkół. Na konferencji tej omówiono sprawę szerokiego rozprzestrzenienia akcji przyjęć, tak aby dotarła ona do całej zetempowskiej młodzieży Bielska—Białej. Obecnie odbywają się w szkołach i w zakładach pracy liczne zebrania młodzieżowe, które obsługują odpowiednio przygotowani piloci i pracownicy aeroklubu.

Pierwsze już wyniki pozwalają przypuszczać, że Aeroklub Bielsko—Bialski przystąpi w nowym sezonie do pracy z wartościową, świadomą swych zadań młodzieżą.

Jan Winczo — Bielsko-Biała

POSTĘP TECHNICZNY W SŁUŻBIE CZŁOWIEKA

W dniu 22 lipca br. równocześnie z oddaniem do użytku polskiego społeczeństwa Pałacu Kultury i Nauki im. J. Stalina w Warszawie zostanie otwarta w murach tego Pałacu wystawa pod nazwą „Postęp techniczny w służbie człowieka".

Wystawa ta trwać będzie jeden rok, po czym przekształci się w Muzeum Przemysłu i Techniki.

Na wystawę i Muzeum przeznaczono jedno z południowych skrzydeł Pałacu, o czterech kondygnacjach.

Założenia ogólne wystawy przewidują dziesięć różnych problemów, z których jeden dotyczy transportu i łączności. W ramach tego problemu przewidziano lotnictwo cywilne, a to: komunikację lotniczą, lotnictwo sanitarne, sport lotniczy (sport samolotowy, szybownictwo, spadochroniarstwo, małe lotnictwo), przemysł lotniczy, astronautykę oraz polskie techniczne wydawnictwa lotnicze.

W ramach działu „Przemysł dla rolnictwa" znajdzie swe miejsce lotnictwo w służbie gospodarki rolnej i leśnej.

Scenariusz lotniczej części wystawy został już opracowany. Przewiduje on cały szereg modeli redukcyjnych samolotów komunikacyjnych i sportowych (wszystkie w skali 1:25), plansze, fotomontaże, makiety, przekroje, a także oryginalne eksponaty jak polski śmigłowiec BZ-2, nowy spadochron wyczynowy SW-2 i inne. Wystawiony zostanie również szereg modeli latających jak: modele na uwięzi, modele pokojowe, zdalnie sterowane radiem i zwycięska gumówka W. Niestoja z Międzynarodowych Zawodów Modeli Latających w Moskwie.

Zobaczymy na wystawie komplet najnowszych polskich silników modelarskich. Niektóre z nich, tak samozapłonowe jak i odrzutowe, będą znajdowały się na hamowniach, aby można było demonstrować je w ruchu.

W zakresie szybownictwa przewiduje się wystawienie modeli redukcyjnych wszystkich typów szybowców polskich z okresu obecnego (11 szt.) Model motoszybowca „Bąk" przypomni nam o jego rekordach i wyczynach w skali międzynarodowej.

Specjalna plansza zapozna społeczeństwo z doskonałymi osiągnięciami naszych szybowników na obozach falowych, z ich zdobyczami odnośnie Złotych Odznak z trzema diamentami.

Zobaczymy makietę wzorowo urządzonego miasteczka spadochronowego, ze wszystkimi urządzeniami i wieżą, z ćwiczącymi na nich skoczkami.

Modele redukcyjne polskich samolotów komunikacyjnych: PWS-20, „Wicher", „Miś" i CSS-12 przedstawią nasz dorobek twórczy w przedmiocie tych konstrukcji. Miniatury polskich samolotów sportowych: S-1, „Szpak-3", „Szpak-4", „Żak", „Junak" i CSS-11 dadzą częściowy przegląd konstrukcji przeznaczonych dla lotnictwa sportowego.

Wreszcie po raz pierwszy w Polsce oglądać będziemy na wystawie modele rakiet kosmicznych i sztucznego satelity Ziemi, których konstrukcję przewidują już w wielu szczegółach najtęższe umysły ludzi nauki i techniki.

Praca nad organizacją wystawy wre. Dyrektor wystawy inż. Ciążkowski, główny scenarzysta inż. Buch, architekci wnętrz inż. Husarski i inż. Błażejewski wraz z całym sztabem ludzi pracują z wysiłkiem, dzień w dzień do późnego wieczoru, w siedzibie Naczelnej Organizacji Technicznej. Korygują scenariusze, ustalają wykazy materiałowe, przeprowadzają konsultacje z licznymi wystawcami, głowią się nad atrakcyjnością i jak najlepszym układem wystawy. Zobaczymy ją już w lecie, w momencie przejmowania przez nasz naród wspaniałego daru Związku Radzieckiego — Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie.

R. Flach

NAGRODA TYGODNIA

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję" otrzymuje ob. Tadeusz Kaczmarek z Poznania za korespondencję pt. „Co z kołem korespondentów w Poznaniu".

POCZTA LOTNICZA

„Uczęszczam na kurs modelarstwa lotniczego, ale nie jestem z tego zadowolony, bo robimy tylko modele samolotów, a ja chcę zostać lotnikiem" — pisze kol. **Czesław Bromirski** z Kutna (175).

Brak zainteresowania modelarstwem lotniczym pozwala nam wyciągnąć wniosek, że lotnictwo w ogóle nie jest Wam bardzo bliskie. Tymczasem modelarstwo lotnicze daje poważne podstawy do zrozumienia zasad teorii lotu czy budowy samego samolotu. Doskonale zdawali sobie z tego sprawę znani polscy i radzieccy konstruktorzy, jak Nowkuński i Jakowlew oraz piloci Skarżyński, Pokryszkin i wielu innych wybitnych ludzi lotnictwa. Droga do lotnictwa „dużego" powinna mieć właśnie początek w modelarni. O warunkach przyjęć na szkolenie lotnicze pisaliśmy dokładnie w 1 i 2 numerze „Skrzydlatej" z 2 i 9 stycznia br.

Zawiadamiamy o tym także kol. kol. **Witolda Masznicza** i **Waldemara Tróbko** ze Wschowy (210), **Andrzeja Harlaka** z Rawy Mazowieckiej (282), **Michała Kochna** ze wsi Obochówek (279), **Romana Dzingiewicza** i **Michała Makarewicza** z Orysza (271, 272), **Tadeusza Grocholaka** z Rylska Dużego (265), **Zdzisława Dąbrowskiego** z Zambrowa (264), **Walentego Brzeskiego** ze wsi Siemienie (261), **Edwarda Zywerta** z Bydgoszczy (259), **Michała Kałużyńskiego** ze wsi Krasna (250), **Alojzego Ciapę** ze wsi Śmiłowice (185), **Mirosława Olechwirowicza** ze wsi Broda (177), **Stefana Nawrota** ze Zbylitowskiej Góry (138), **Eugeniusza Pawlatę** z Gliwic (135), **Stanisława Berełę** i **Kazimierza Hujdusa** z Niepołomca (122), **Władysława Sokalskiego** ze wsi Dłużek (118), **Edwarda Michno** z Mureki (116), **Czesława Czuchema** ze wsi Błonie, **Edwarda Furmankiewicza** z Ząbkowic Śląskich (205), **Teofila Sułka** z Komor (169), **Leona Linetteja** z Kępna Wlkp. i **Jana Troszczyńskiego** z Mikuszyc (204).

Wszystkim wyżej wymienionym przypominamy, że kandydaci na szkolenie lotnicze lub kursy mechaników lotniczych organizowane przez LPŻ składają dokumenty w Powiatowych, Miejskich lub Wojewódzkich Zarządach LPŻ. Natomiast kandydaci do Oficerskich Szkół Lotniczych (przyjmowani są po ukończeniu 9 klas i 18 roku życia) i Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych (przyjmowani są wyłącznie poborowi lub żołnierze służby zasadniczej) dokumenty swoje powinni złożyć w najbliższej Wojskowej Komendzie Rejonowej.

Kol. **Jan Jabłoński** z m. Zbytki, pow. Leszno (189). Radzibyśmy przekonać Waszych rodziców, że sport lotniczy jest równie piękny jak lekkoatletyka lub wioślarstwo. Ba, nawet piękniejszy od innych dziedzin sportu! Kształtuje bowiem w większym stopniu męstwo, hart, uczy szybkości decyzji. Jest sportem ludzi odważnych. Postarajcie się zainteresować swych rodziców literaturą lotniczą, np. powieściami Meissnera oraz czasopismami o tematyce lotniczej. Może bliższe poznanie sportu lotniczego wpłynie na zmianę stanowiska rodziców i zezwolą Wam oni na odbycie szkolenia.

LEKARZ lotniczy ODPOWIADA...

Krystyna Kapuścińska, Jadwiga Dąbrowska, Tadeusz Kulesza i Kazimierz Podkówka z Krosina. Z wadami wzroku, słuchu czy serca nie można być przyjętym na szkolenie lotnicze.

Bogusław Przyborski z Brodnicy i Kazimierz Rakoczy z Sędziszowa. Zepsute zęby lub ich duży brak są powodem nie przyjęcia na kandydata do OSL. Brak natomiast dwóch zębów — w szkoleniu lotniczym nie przeszkadza.

Stanisław Wójcik z Gliwic. Zawód mechanika lotniczego wymaga większych wysiłków niż praca mechanika samochodowego. Poza tym kandydat na szkolenie lotnicze musi odznaczać się stuprocentowym zdrowiem. Dlatego włókniste zmiany gruźlicze w miąższu płuc widoczne na kliszy rtg. są powodem zdyskwalifikowania kandydata przez badania lekarskie.

Jerzy Gajewski z Sudoła. Do GOBLL należy pojechać po wyleczeniu zapalenia spojówek, w przeciwnym bowiem razie zostaniecie uznani za chwilowo niezdolnego do szkolenia lotniczego. Przewlekające się zapalenie spojówek może spowodować z czasem pogorszenie funkcjonalne narządu wzroku.

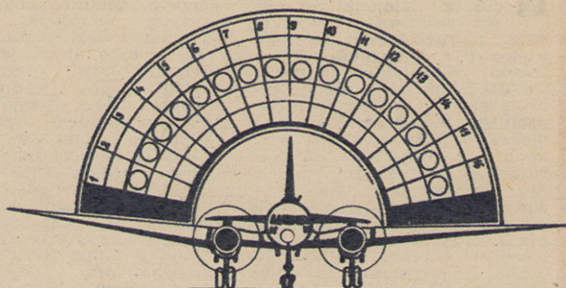
W WOLNYCH CHWILACH PO LOTACH...

Redaguje: mgr H. DĄBROWSKI

LOGOGRYF

W podaną figurę wpisać dośrodkowo 16 wyrazów pięcioliterowych o znaczeniu:

1) rzeka w Polsce,
2) robotnik portowy,
3) autor „Matki",
4) morska miara prędkości,
5) tajny alfabet,
6) pierwiastek chemiczny, gaz, którym niegdyś napełniano balony,
7) członek załogi samolotu,
8) rozpoczęcie lotu,
9) mały statek morski,
10) zawór inaczej,
11) wynalazca telegrafu bez drutu,
12) część podwozia samolotu,
13) statek powietrzny, aerostat,
14) osłona silnika samolotu,
15) rodzaj sportu,
16) zapowiedź zbliżającego się niebezpieczeństwa.



Litery przypadające w polach oznaczonych dadzą rozwiązanie.

„Zetes", Warszawa.



KOŁÓWKA

Poczynając od pewnej litery przeskakiwać w kierunku „zegarkowym" zawsze jednakową ilość pól i z poszczególnych liter złożyć rozwiązanie.

Mieczysław Maszke
Gdańsk-Oliwa

RECENZJE

BOHDAN ARCT — „Ludzie powietrza". Wydawnictwo „Czytelnik". Warszawa 1954 r. Str. 190. Cena zł 7. — Nakład 10 176 egz.

„...W powietrzu krzyżują się smugi pocisków. Porucznik Wandor walczy z przeważającymi siłami nieprzyjaciela. Strącił już dwa Messerschmitty — ale oto sam znalazł się pod ogniem trzeciego. Jest ranny. Skupiony, opanowany pilot ostatkiem sił doprowadza maszynę na lotnisko. Potem długo ciemność — i wreszcie przebłysk świadomości — jest w szpitalu. Stopniowo, powoli przychodzi do zdrowia".

Ta następna część „Ludzi powietrza" Bohdana Arcta nie wykracza poza dość znane motywy. Odważny lotnik, ojcowski choć szorstki dowódca, chirurg o złotych rękach, pielęgniarka o gorącym sercu — to postacie prawie klasyczne. Znamy je już z wielu tego typu książek — ale chętnie poznamy raz jeszcze. Pod piórem autora popularnych opowiadań, ciekawego i umiejętnego gawędziarza, cała historia stanie się atrakcyjna, przyjemna, choć nie sprawi większych niespodzianek czytelnikowi.

Dalej jedwab pisarstwa staje się ambitniejszy, sięga po sprawy nie mające jeszcze literackich tradycji, po problemy, których poruszenia domagała się liczna rzesza zwolenników tematyki lotniczej. Mieli oni słuszne prawo żądać od literatury, aby ukazała atmosferę dzisiejszego dnia naszych pilotów — ich pokojowej służby, twardego wysiłku, prostej romantyki. Po te sprawy sięgnął już między innymi Janusz Meissner w „Niebieskich drogach". One właśnie wyznaczyły krąg zainteresowania szeregu drobniejszych utworów autora „Ludzi powietrza" — a wreszcie i samej książki, o której mowa.

Wojenne losy Wandora są w niej bowiem tylko wstępem do jego dalszych dziejów. Zdemobilizowany porucznik znajdzie się rychło na warszawskim Okęciu, rozpocznie pracę w „Locie" — ową systematyczną, czasem nużącą, ale odpowiedzialną pracę pilota komunikacyjnego. Nowe stosunki, nowe problemy, nowe twarze nie przełamują jednak pewnego odosobnienia, którym Wandor się otacza. Troszeczkę trudno uwierzyć, że to wspomnienie pięknej pielęgniarki tak bardzo zamąciło spokój naszego bohatera — lata przecież płyną, a o Zosi ciągle nie ma żadnych wiadomości. W przekonaniu autora ma tu chodzić o głębsze uczucie — czy mimo wszystko, zbudowane na dość krótkim obcowaniu — wytrzymałoby ono taki nacisk czasu i odległości? Cóż, rzecz jest dyskusyjna — przeczytajcie sami...

Ale nie samą miłością człowiek żyje. Wandor jest dobrym, cenionym pracownikiem — mimo owego dystansu lubią go koledzy, w międzyczasie dorósł do Partii. Wciągnęły go sprawy współzawodnictwa, interesuje praca brygad zetempowskich, które właśnie realizują swoje zobowiązania, pasjonują nowe radzieckie maszyny, które otrzymało nasze lotnictwo. Ze współczuciem i uwagą przysłuchuje się wywodom dawnego kolegi, który odnalazł go na lotnisku po to, by opowiedzieć mu jak daleko odszedł od mieszczańskiego, niegdyś macierzystego środowiska, jak bardzo pragnie kontaktu z nową rzeczywistością...

Czy rzeczywiście po to? Gruszecki ma w istocie kontakty dość ścisłe, chociaż bardzo swoiste. To dzięki nim startującemu do normalnego przelotu samolotowi niespodzianie brakuje benzyny, z warsztatu giną narzędzia, silniki odmawiają posłuszeństwa. W owczej skórze nawróconego inteligenta kryje się agent amerykańskiego wywiadu, zdecydowany na każde przestępstwo, byle by tylko sypnąć piasek w tryby wielkiej maszyny ludowego lotnictwa.

Uwaga, kolego Wandor! Patrzcie na ręce swemu dawnemu znajomemu! Gdy zobaczycie w nich pistolet, będzie już za późno. Interwencja w czasie bandyckiego napadu na lotnisko przynosi naszemu bohaterowi kolejną ranę. Na szczęście nie on jeden przeciwstawił się dywersantom — energiczna akcja organów bezpieczeństwa zdusiła ich działanie w zarodku. Sam opis starcia — przygotowany przedtem krótkimi migawkami sytuacyjnymi — należy do najlepszych partii książki. Autor pozwolił nam obserwować machinacje dywersantów — poczynając od zacisznej willi angielskiego dyplomaty, gdzie w pozornie towarzyskiej rozmowie i beztroskiej atmosferze przeprowadza się szpiegowski instruktaż — aż do momentu, gdy w pochmurną noc na Okęciu ma on zostać wcielony w życie. Szkoda tylko, że załamanie planów wrogiej agentury dokonuje się całkowicie poza środowiskiem lotniczym, poprzez interwencję z zewnątrz. Gdyby pokazano, w jaki sposób czujność indywidualna mogła się również do tej sprawy przyczynić — powieść stałaby się bardziej konsekwentna i jednoznaczna.

Tak czy inaczej Gruszecki wędruje za dobrze zasłużone kratki — a Zosia w ostateczności trafia w stęsknione ramiona Wandora. Oczywiście, nim do tego doszło, nastąpiło jeszcze wiele komplikacji, uwieńczonych fotografią dziewczyny, znalezioną przez Wandora na biurku swojego kolegi. O tym już przy okazji powie Wam autor — przedwczesne zdradzanie wszystkich jego tajemnic byłoby nieprzyzwoitością — a i tak, po części trzeba to uczynić z recenzenckiego obowiązku.

Przez cały ten nietrudny do rozwikłania splot dywersji, miłości i lotnictwa czytelnik przeciśnie się bez większych trudności, odkładając książkę z uczuciem tego zadowolenia, jakie daje lektura najambitniejsza wprawdzie, nie szukająca bogactwa i ostrości naszej problematyki (chociaż teren akcji jest dość świeży literacko — wejście wychodzi poza ramy znane z innych powieści) — ale zaciekawiająca, a wreszcie i zmuszająca do myślenia. Wytoczy natomiast zapewne autorowi pretensję o rzecz zasadniczą — że w tej lotniczej powieści tak mało jest lotnictwa. Specyficzny charakter zawodu i zainteresowania jej bohaterów są raczej zatarte, niż podkreślone. A przecież chyba nie o to chodzi. Wiadomo, że „powieść lotnicza", wysuwająca na plan pierwszy czystą egzotykę środowiska — zamykająca się bez reszty w ciasnym kręgu kabiny pilota, zrywająca jego więzy ze światem — byłaby nonsensem i oczywistym fałszem. Ale osiągnięcie równowagi między pokazaniem tego, co ludziom powietrza użycza nasza rzeczywistość, co czyni ich przeżycia i problemy podobnymi do naszych — a tym, co jest ich wyłączną własnością, całej owej trudnej „urody życia", która tak nęci w lotniczych książkach — jest chyba całkowicie możliwe. Świadczą o tym dobitnie „Niebieskie drogi" Janusza Meissnera.

W powieści Arcta poskąpiono opisów przelotów, pozbawiono nas w dużym stopniu pielęgnowanej od lat najmłodszych przyjemności obcowania naszej wyobraźni z pilotem, prowadzącym maszynę. Ściśle — odnosi się to do części drugiej, opisującej pokojową pracę Wandora — gdyż początkowe relacje z walk powietrznych są bardzo atrakcyjne. Gdyby wyrzucić z książki kilka skromnych stroniczek, opisujących przeloty Wandora i Jankowiaka — cała rzecz mogłaby się doskonale rozgrywać w jakimkolwiek zakładzie produkcyjnym. Ten sam sekretarz organizacji partyjnej, organizujący współzawodnictwo, ta sama brygada młodzieżowa, ten sam bohater pozytywny, a obok niego wahający się, sabotażyści itp.

Autor ulega czasem również powierzchownym ujęciom, zastępującym żywe postacie papierowymi sylwetkami i na wzór krytykowanej słusznie literatury produkcyjnej zbyt pośpiesznie niekiedy załatwia przeżycia wewnętrzne swych bohaterów ogólnikowymi stwierdzeniami typu:

„Bolało go to z początku bardzo, przeszkadzało w pracy, wzbudzało depresję. Nie dał się jednak przezwyciężyć. Podtrzymywali go nowi koledzy, umacniała organizacja partyjna" (str. 54).

Tego rodzaju błędy — to jednak z pewnością choroba wzrostu. Arct zwiększa ostatnią książką zakres swych ambicji — przechodzi do szerszych form, pogłębia ujęcie tematu. Można chyba przypuścić, że następna jego książka będzie jeszcze ciekawsza i bardziej dojrzała pisarsko. Czytelnicy pragnęliby również, aby szersze zapoznanie twórcy z problematyką dzisiejszego dnia w naszym lotnictwie umożliwiło mu pokazanie całego jej bogactwa i wielostronności.

Andrzej Drawicz

Skrzydlata Polska  ORGAN AEROKLUBU PRL
WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — tel. 6-61-01. Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedyńczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zaprenumerować można u listonoszy miejskich i wiejskich oraz w agencjach i urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch", Sekcja Eksportu, Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Numer podpisano do druku dnia 15. II. 1955 r.
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 717/C
B-6/198

(Przedruk i wykorzystanie oryginalnych rysunków dozwolone jedynie za podaniem źródła i autora)

Samolot Stefana Drzewieckiego

NAJWYBITNIEJSZĄ postacią w dziejach polskiego lotnictwa i polskiej nauki na przełomie XIX i XX wieku był inż. Stefan Drzewiecki. Niezwykle zdolny i wnikliwy umysł pozwolił mu pracować z wielkim powodzeniem w dziedzinie kolejnictwa, budowy maszyn wodnych i parowych, łodzi podwodnych oraz na polu lotnictwa. Wybitne wynalazki Drzewieckiego nie przeszkadzały mu równocześnie w zrozumieniu zachodzących zmian społeczno - ekonomicznych. Na wieść o powstaniu styczniowym w 1863 roku wraca z Paryża do kraju, przerywając studia. Po upadku powstania wraca jednak do Szkoły Centralnej w Paryżu i kończy ją.

Realistyczny i praktyczny umysł Drzewieckiego skierował się nieomylnie ku zagadnieniom lotu dokonywanego przez człowieka przy pomocy aparatów cięższych od powietrza i mających nieruchome skrzydła.

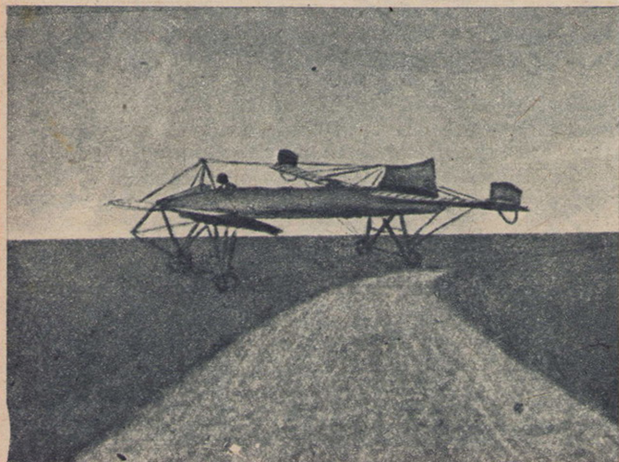
Poglądy swoje przedstawił na ten temat w książce wydanej w 1887 roku w języku rosyjskim pt. „Aeropłany w prirodzie". Badając zagadnienie lotu żaglowego ptaków ujął je w książce pt. „Le vol plane" wydanej w 1891 roku. Utrzymuje kontakt z innymi pionierami lotnictwa: Merey'em, Mouillard'em i Chanut'em. W czasie, gdy nie istniała teoria płata nośnego ani nie było laboratoriów aerodynamicznych, opracowuje teorię śruby wodnej oraz śmigła, które stosuje do śmigła zbudowanego przez siebie. Zdaniem ucznia Żukowskiego, rosyjskiego aerodynamika Juriewa, teoria Drzewieckiego posłużyła za podstawę późniejszym teoriom śmigła lotniczego. W 1909 roku występuje z bardzo mocną publikacją o konieczności budowy laboratorium aerodynamicznego celem przeprowadzania naukowych pomiarów i badań. Dla udowodnienia niektórych teoretycznych rozważań projektuje w tym samym roku samolot o układzie „kaczka". Model tego samolotu, wyróżniającego się nieprzeciętnym układem i założeniami, wystawia w paryskim Salonie Lotniczym. Po ukończeniu budowy płatowca w 1911 roku przystępuje do prób praktycznych, które trwają do 1913 roku. Płatowiec Drzewieckiego zbudowany był całkowicie z drewna i pokryty płótnem. Przednie płaty nośne o rozpiętości 7 m miały powierzchnię wynoszącą 8,5 m². Płaty te miały swobodę obrotu wokół osi poprzecznej, tak że mogły mieć zmieniany kąt natarcia w locie. Płaty zmieniały kąt natarcia samoczynnie, bez poruszania steru przez pilota, a tylko przez regulację obrotów silnika. Jedynie przy lądowaniu pilot ustawiał przednie płaszczyzny tak, aby uzyskać odpowiedni kąt lotu ślizgowego. Tylny płat nośny o rozpiętości całkowitej 11,4 m był nieruchomy. Powierzchnia wynosiła 16,4 m². Na zewnętrznych końcach płata były umieszczone dwa stery kierunkowe. Kadłub mieścił kabinę pilota z przodu tuż za przednim skrzydłem. Na końcu kadłuba przed zespołem silnikowym znajdował się statecznik kierunkowy. Skrzydła były usztywnione drutami stalowymi. Zespół silnikowy składał się ze śmigła i silnika rotacyjnego 7-cylindrowego (silnik obracał się razem ze śmigłem). Podwozie płatowca stanowiły dwa prawie identyczne zespoły dwukołowe. Jedynie przednie koła miały płozę usztywnioną na kadłubie, celem zabezpieczenia przed kapotażem.

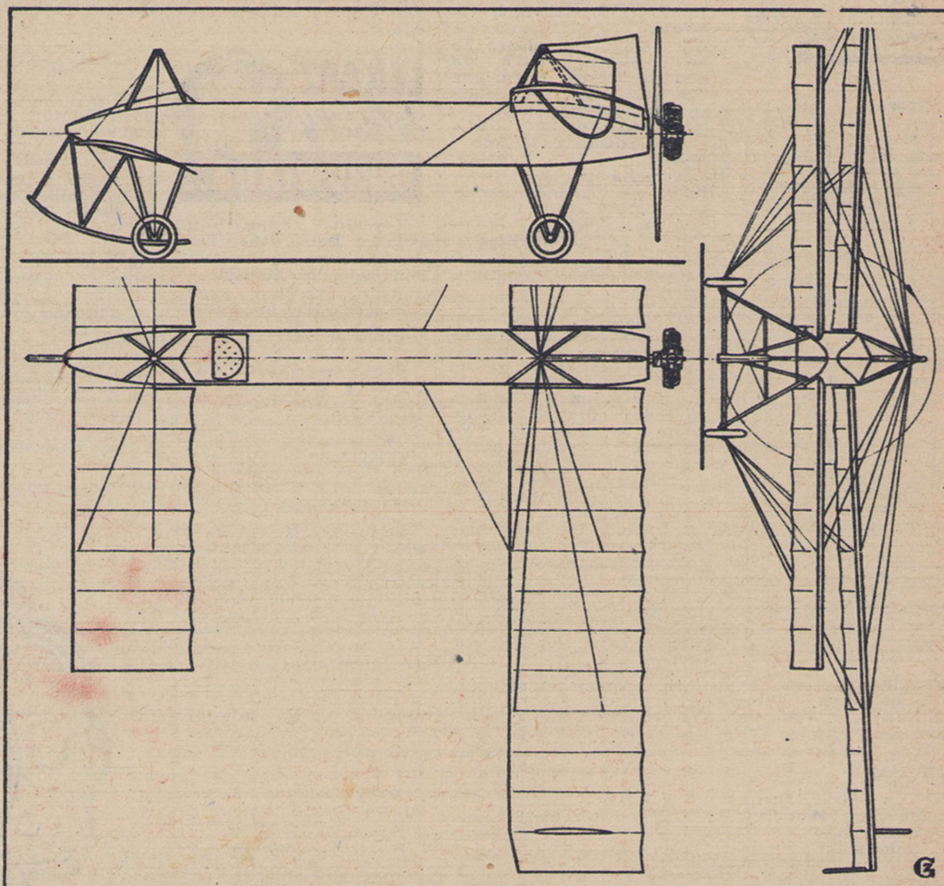
Płatowiec Drzewieckiego wykazał dobre właściwości w locie. Założenia konstruktora związane z samoczynnym zachowaniem równowagi w powietrzu okazały się realne. Jednak nieufność pilotów do odmiennego sposobu sterowania oraz kapryśne i wadliwe działanie silnika spowodowały, że Drzewiecki poniechał dalszych prób. W latach 1914-1924 Drzewiecki obliczał i konstruował na podstawie swej teorii szereg turbinek powietrznych o nastawnych łopatkach i automatycznej regulacji obrotów, do napędu prądnic na samolotach. Prądnice takie z napędem „S.D." służą na niektórych płatowcach jeszcze dzisiaj. W okresie 1926—1929 skonstruował Drzewiecki jako jeden z pierwszych śmigło lotnicze o nastawnych w locie łopatkach. W ostatnich latach swego życia Drzewiecki zajmował się budową i ulepszaniem turbin wodnych.

Umarł we Francji mając lat 96 w dniu 23.IV.1938 roku.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

Fotografia samolotu Drzewieckiego (Zdjęcie archiwalne)





Rysunek SAMOLOTU STEFANA DRZEWIECKIEGO typu „kaczka", z roku 1911—13, odtworzony przez Zdzisława Gryglickiego na podstawie fotografii i danych technicznych.

SAMOLOTY ZAGRANICZNE

BICZ-22

ZSRR

BEZOGONOWY samolot doświadczalny, skonstruowany przez słynnego inżyniera radzieckiego — Borysa Czeranowskiego. Samolot „Bicz-22" jest typowym przedstawicielem samolotów układu „delta", ze względu na idealną formę obrysu płata jako trójkąta równoramiennego.

Samolot jest konstrukcji całkowicie metalowej. Załogę jego stanowi jedna osoba. Podwozie samolotu jest układu trójkołowego, przy czym koła główne chowane są do wnętrza płatów, a koło przednie do kadłuba. Koło przednie posiada ogumienie podwójne.

Dla zmniejszenia prędkości lądowania i dla poprawienia skuteczności lotek na dużych kątach natarcia, płat samolotu wyposażony został w skrzela na krawędzi natarcia, obejmujące blisko 50% rozpiętości każdej połówki skrzydła. Chwyty powietrza do silnika turboodrzutowego (nieznanego typu) znajdują się w krawędzi natarcia przy kadłubie.

Kabina pilota wyposażona jest w katapultowy fotel, wyrzucany w razie niebezpieczeństwa najprawdopodobniej przy pomocy ładunku prochowego. W przedniej części kadłuba (w dziobie) pod osłoną z tworzywa sztucznego, przenikalnego dla fal elektromagnetycznych, znajduje się obrotowa antena urządzenia radiolokacyjnego.

R. W.

DANE TECHNICZNE:		OSIĄGI:	
rozpiętość	14,2 m	prędkość max.	1 020 km/h
długość	12,2 m	prędkość podróżna	850 km/h
wysokość	3,9 m	prędkość lądowania	200 km/h
powierzchnia nośna	40 m²	pułap	14 000 m
średnica kół gł.	0,8 m		

